Eisenbahn JOURNAL
1
2016

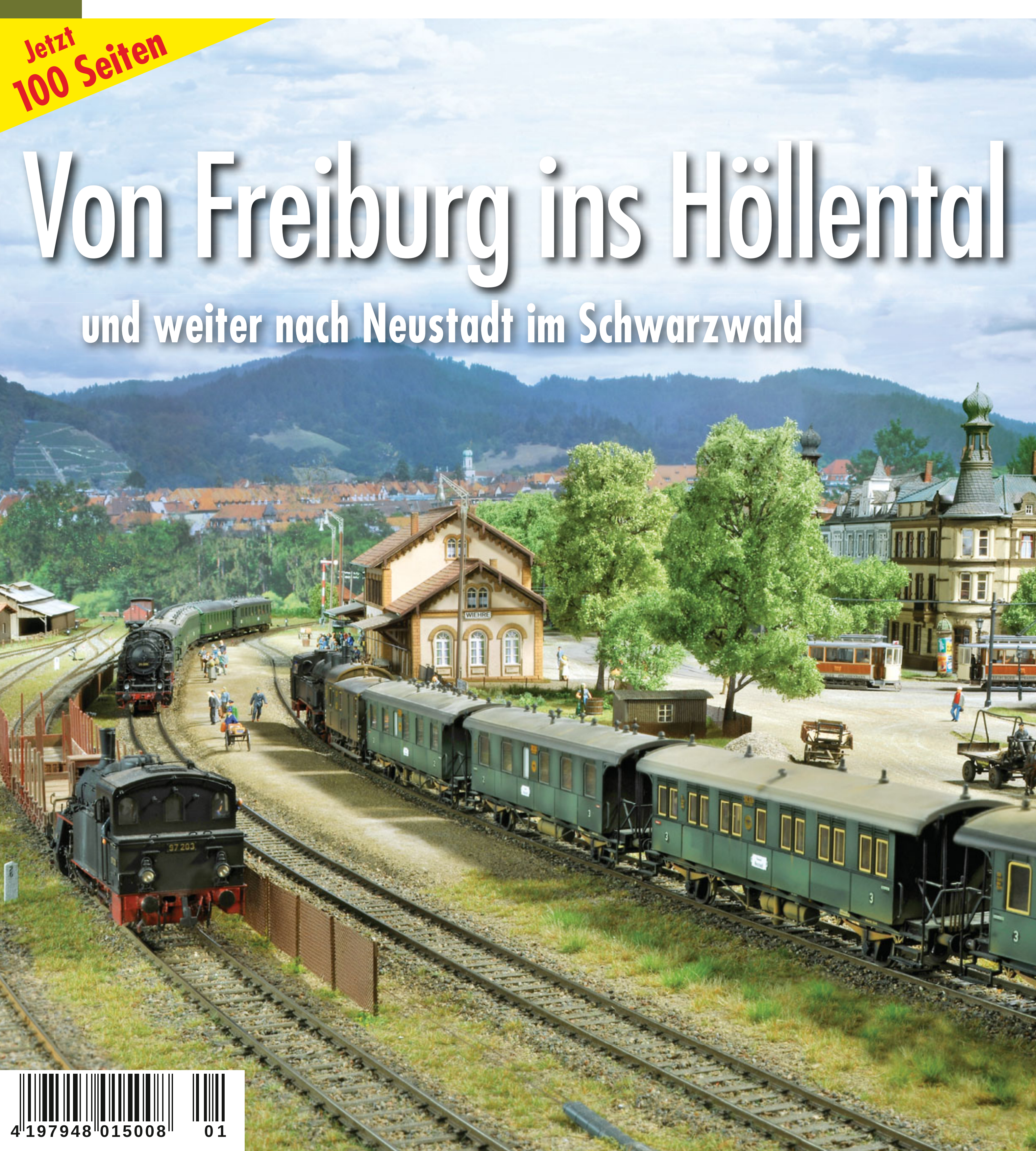
ZKZ B 7539 Sondernummer 3 ISBN 978-3-89610-676-6 Best.-Nr. 66 16 01 **Deutschland € 15,00**
Österreich € 16,50 Schweiz sfr 24,80 Belgien, Niederlande, Luxemburg € 17,50
Italien, Spanien, Frankreich, Portugal (con.) € 19,50

Josef Brandls Traumanlagen

Jetzt 100 Seiten

Von Freiburg ins Höllental

und weiter nach Neustadt im Schwarzwald



4 197948 015008 01



Die Scheune ist voll! Die neuen Segmente sind hinten quer angeordnet.

Lebenswerk

Fast zehn Jahre ist es jetzt her, dass die erste Publikation über Dieter Bertelsmanns Schwarzwaldanlage beim Eisenbahn-Journal erschien: „Im Hochschwarzwald“ (EJ-Superanlagen 2/2007). Rechnet man noch einmal fünf, sechs Jahre für Vorabrecherche und Bau der ersten Anlagenteilstücke hinzu, hat Dieter Bertelsmann gute 15 Jahre Arbeit in die historische Nachbildung von Bonndorf, Lenzkirch, Neustadt, Gutachviadukt, Höllental und Freiburg Wiehre investiert.

Er hat die dritte Phase seines Lebens (nach Kindheit und Jugend sowie Familie und Beruf) einer Aufgabe gewidmet, vor deren Erledigung man nur höchsten Respekt haben kann: Er hat Andenken bewahrt und Heimatpflege betrieben. Er hat einen Baustein zum historischen Verständnis der mehr und mehr in Vergessenheit geratenen ländlichen Lebensweise in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts hinzugefügt.

Dies war nicht seine ursprüngliche Intention. Er wollte einfach nur eine Modellbahn bauen. Aber als die selbstgestellte Aufgabe mehr und mehr wuchs, wurde allen Beteiligten klar, dass hier in Anbetracht der Akribie und der detaillierten Korrektheit, mit der er vorging, etwas Großes im Werden begriffen war, das weit über das ursprüngliche Thema „Modellbahn“ hinaus Bedeutung erlangte.

Dass die Modellbahn das verbindende Thema der Anlage ist, liegt in der Natur der Sache. Die erste Hälfte des Zwanzigsten Jahrhunderts war die große Zeit der Eisenbahn. Kaum eine Region, die nicht per Bahn erschlossen war, kaum eine Fracht, die nicht (auch) per Güterwagen ihr Ziel erreichte. So schwierig die wirtschaftliche Lage zu Beginn der 30er Jahre des letzten Jahrhunderts auch war, so sehr die Reichsbahn zu gesamtgesellschaftlichen Zwecken eingesetzt wurde (Stichwort Arbeitsbeschaffung), so sehr versuchten die Verantwortlichen doch auch, technologisch international Anschluss zu halten und sogar Spitzenleistungen zu ermöglichen. Der Glanz der fliegenden Züge wirkte bis in die Regionen und auch dort sorgten neue Technologien für eine Verbesserung des Angebots. Die Höllentalstrecke erfuhr hierbei gleich zweimal in kürzester Zeit eine enorme Aufwertung: Das erste Mal, als der langsame und kostenintensive Zahnradbetrieb eingestellt wurde und die 85er die Traktionsaufgaben übernahmen (1933), das zweite Mal, als der elektrische 50-Hz-Probebetrieb mit vier für damalige Verhältnisse äußerst modernen und leistungsstarken Elloks eröffnet wurde (1936).

Diese zwei historischen Daten sind es auch, die Dieter Bertelsmann zur Wahl der „Zeitpunkte“ seiner Anlage bewogen: Freiburg Wiehre im Jahr 1934, schon mit 85ern, aber vor dem großen Umbau für die Elektrifizierung; Neustadt/Schwarzwald 1936, kurz nach Eröffnung des elektrischen Verkehrs. Diese Zweiteilung macht den Betrieb der Anlage nicht einfacher (keine Elloks in Wiehre!), steigert aber ihren Wert für die Bewahrung eines „ja, so war es damals“.

Dieter Bertelsmann hat sich mit der Schwarzwaldanlage etappenweise einen Traum erfüllt. Nun ist die Scheune „voll“, Josef Brandls perfekte Landschaft ist gestaltet und auch alle Gebäude sind gebaut. Jetzt ist der Moment, auf den alle so intensiv hingearbeitet haben: Die Anlage ist in ihrer Gesamtheit fertig, man kann sich entspannt zurücklehnen und den kleinen Zügen auf ihren Wegen durch die Modelllandschaften zuschauen, kurzum: Das Lebenswerk ist vollbracht!

Dieter Bertelsmann wird jedoch auch in Zukunft keine Ruhe geben, dafür ist er viel zu sehr „Macher“ und „auf den Geschmack gekommen“. Er wird weiterhin recherchieren und wertvolle Informationen zusammentragen, wird träumen und neue Ideen entwickeln, die sich um die Anlage, um Freiburg, Neustadt und den Hochschwarzwald ranken.

Kurzum: Es bleibt spannend – das Lebenswerk ist noch lange nicht zu Ende!

Tobias Pütz

Finstres Höllental

Der Rothbach, der Hochflächen des Schwarzwalds Richtung Dreisam und Rhein entwässert, hat sich im Laufe von Jahrzehntausenden eine tiefe Schlucht gegraben. In der unwegsamen und düsteren Klamm empfanden Menschen hier seit Alters her Furcht und Ehrfurcht und wählten einen passenden Namen: Höllental. Orientiert an ausgewählten Vorbildsequenzen gelang es Josef Brandl hier, den überwältigenden Eindruck der Natur wiederzugeben und auch die Spuren menschlichen Schaffens einzufangen. ➻ 26



Bonndorf, Lenzkirch, Neustadt

Die Nachbildungen dieser drei Bahnhöfe und markanter Punkte der Strecke sind Thema der bereits gezeigten Teile der Anlage. Da die neuen Teile nahtlos ansetzen, erfolgt hier ein kurzer Blick zurück zur Einstimmung und eine Hinführung, warum die Schwarzwaldanlage überhaupt entstand. ➻ 14





Höllentalloks beim Vorbild

Nicht nur wurden in den 1930ern die alten Zahnradloks der Baureihe 97.2 von den schweren 1'E1'h3-Maschinen der Baureihe 85 abgelöst, es wurde auch ein bedeutsamer elektrischer Probebetrieb mit vier 50-Hz-Elloks BR 244 gestartet. ➻ 46



Freiburg Wiehre

Die Eisenbahn nach Neustadt, die von Wiehre ihren Ausgang nimmt, ließ den Ort Ende des 19., Anfang des 20. Jahrhunderts prosperieren. Die Bahnanlagen sind zwar nicht groß, aber doch ein wichtiger Umschlagplatz für Holz und Kohle. ➻ 56





Foto: Gabriele Brandl

Editorial

Galerie

Die Schwarzwaldanlage

Diverses



Die Bahnhofsallee

Kennzeichnend für Freiburg-Wiehre sind die edlen Gebäude in der Urachstraße. Neben Hotels und Villen finden sich hier architektonisch aufwendig gestaltete Doppelhäuser aus der Zeit des Jugendstils. ➻ 64



Himmlisches Höllental



Sehr waldig, sehr grün und fast lieblich präsentiert sich das Höllental-Modell aus dieser Perspektive. 85 005 hat den großen Viadukt überwunden und verlässt gerade mit ihrem Eilzug den Ravenna-Tunnel auf ihrem weiteren Weg Richtung Neustadt.



Teuflisches Höllental



Wie anders ist die Wirkung der Landschaft doch vom Grund der Schlucht! Steil, wild, schroff zeigt sich das Gelände, sodass die trassentechnische Notwendigkeit eines mächtigen Viadukts offensichtlich ist. Die 85 könnte die Schublok desselben Zugs wie auf dem Bild zuvor sein.



Freiburg Wiehre



Von Neustadt durchs Höllental herabkommend trifft ein Eilzug in Freiburg Wiehre ein. Bis zur Ausmusterung von 97 203 im Vordergrund können nur noch wenige Tage hin sein: Mit Einsatz der bulligen 85er auf der Höllentalbahn sind die Zahnradloks arbeitslos geworden.



Städtisches Flair



Gegenüber dem Empfangsgebäude präsentiert sich Freiburg Wiehre fast großstädtisch. Die prächtigen Häuser aus der Zeit um die Jahrhundertwende beherbergen Hotels und Restaurationen, die Straßenbahnlinie 6 sorgt dafür, dass Reisende ihre Ziele in der Stadt schnell erreichen.

Die aus dem Tunnel kommenden Züge von Lenzkirch kreuzen einen schrankenbewehrten Weg, bevor sie in den Bahnhof einrollen.



Der Personenzug steht abfahrbereit am Bahnsteig. Sein Ziel: Neustadt/Schwarzwald.
Das schindelgedeckte Gebäude rechts mit dem markanten Dach ist ein Lagerhaus und wichtiges Zentrum für den Umschlag aller „modernen“ Güter wie Dünger, Landmaschinen, aber auch von Gemüse und Früchten.





Bonndorf im Hochschwarzwald ist Ausgangspunkt unserer Reise über Lenzkirch und Neustadt durchs Höllental hinunter nach Freiburg.

Ein wesentlicher Gewerbezweig war vielen anderen Orten im Schwarzwald die Holzwirtschaft. Mit wachsender Prosperität entstanden auch Flecken, wo zumindest die Honoratioren lustwandeln konnten.





Bonndorf, Lenzkirch, Neustadt

Von Neustadt/Schwarzwald über Lenzkirch nach Bonndorf: Die Nachbildungen dieser drei Bahnhöfe und markanter Punkte der Strecke sind Thema der bereits gezeigten Teile der Anlage. Da die neuen Teile nahtlos ansetzen, erfolgt hier ein kurzer Blick zurück zur Einstimmung und eine Hinführung, warum die Schwarzwaldanlage überhaupt entstand.

Seit vielen Jahren war ich im Besitz eines 1:1000-DB-Plans vom Bahnhof Neustadt aus dem Jahr 1963. Ich ermittelte die Dimensionen des Bahnhofs bei einer konsequenten 1:87-Umsetzung. Mit 11 m von einem Einfahrtsignal zum anderen war dies zwar imposant, passte aber noch gut in die 17 m lange Scheune. Als ergänzende Strecke schwebte mir ein Teil des Höllentals vor. Die Ausdehnungen der Bahnhöfe Hirschsprung, von wo aus die Steilstrecke mit 50 bis 55 ‰ mit Zahnstange bis Hinterzarten führte, Titisee und Hölzlebruck sowie die Abmessungen des Ravennaviadukts brachten schnell die Erkenntnis, dass ich mehr Platz brauchen würde, als ich geplant hatte, ja vielleicht sogar mehr, als vorhanden war. Wie viele Kompromisse würde diese Umsetzung erfordern?

Nach einigen Wochen hatte ich Pläne aller Bahnhöfe von Himmelreich bis Titisee besorgt und staunte, welch umfassende Gleisanlagen zur Reichsbahnzeit auch hier vorhanden waren. Ich musste erkennen, dass ich nur einen Bruchteil des Höllentals in meiner Scheune würde darstellen können.

In den Diskussionen mit meinen Freunden kamen wir auf die Strecke von Neustadt nach Bonndorf zu sprechen. Diese nur 20 km lange Nebenbahnstrecke hatte eine relativ kurze Betriebszeit. 1907 wurde sie eröffnet, 1967 fuhr der letzte Personenzug und zehn Jahre später der letzte Güterzug. Danach wurden die Gleise abgebaut. Bedauerlicherweise bin ich nie mit der Bahn auf dieser Strecke gefahren.

Lenzkirch wirkt lieblicher als das „rauere“ Bonndorf. Qualitäten zun Luftkurort hätten sie jedoch beide.



Auch in Lenzkirch hat die Holzwirtschaft eine große Bedeutung. Nicht zuletzt das hohe Frachtaufkommen begründet die umfangreichen Gleisanlagen des Spitzkehrenbahnhofs.

Wieder überraschten mich die Gleispläne der 1920er und 1930er Jahre: umfangreiche Gleisanlagen, besonders in Kappel-Gutachbrücke, Lenzkirch und Bonndorf. Großräumige Verladeplätze und -rampen zeugten von der Bedeutung des Hauptladeguts Holz, aber auch von Kohle und Viehtransporten. Zahlreiche Betriebe waren Kunde bei der Bahn. Hier auf der Nebenstrecke wurde früher ein vielseitiger und interessanter Betrieb abgewickelt! Mein Entschluss reifte: Diese Strecke entsprach sehr gut meinen Vorstellungen und bot neben dem Personenverkehr auch reichlich Gelegenheit für Güterverkehr und Rangierbetrieb.

Der Traum von der Epoche II im Modell

Meine Kindheit in Hamburg mit dem dominierenden Dampfbetrieb, aber auch die alten elektrischen S-Bahn-Züge mit Abteilwagen habe ich bis heute nicht vergessen. In meiner neuen Heimat im Schwarzwald faszinierten mich die Höllentalloks der Baureihe 85 und die 50-Hz-Elloks E 244, die ich einige Jahre lang beim Vorbild beobachten konnte. Mein Traum war immer gewesen, die Epoche II im Modell darzustellen. Allerdings ist es ein großer Unterschied, ob ich eine Phantasieanlage in der Epoche II baue





oder mich an eine konkrete Vorbildsituation halten will. Die Modellbahnindustrie liefert mittlerweile eine fast vollständige Palette von Fahrzeugen, Gebäuden und Zubehör für die Nachbildung der Epoche II. Man braucht nur auszuwählen, oder?

Es gab eine E 44, die aber keinem der Vorbilder im Höllental entsprach, es gab eine badische BR 75 von Liliput und es gab – man staune – eine BR 85 von Märklin und Trix. Von den ca. 100 benötigten Gebäuden war nur eines jemals als Modell angeboten worden, nämlich der Bahnhof Lenzkirch von Faller. Na, wenigstens der, dachte ich damals. Sonstiges rollendes Material von der Höllentalstrecke oder von badischen Nebenbahnen aus der Epoche II gab es zu der Zeit, als ich meine Anlage plante, fast gar nicht.

Trotzdem, mein Ehrgeiz, eine authentische Anlage zu bauen und die Zeit der 1930er Jahre möglichst genau darzustellen, wurde immer stärker. Es ging nicht mehr nur um die korrekte Gleisanordnung und eine typische Landschaft im Hochschwarzwald von Josef Brandl. Es sollten auch die Gebäude genau so aussehen, wie sie damals auf dem jeweiligen Bahngelände und in der Umgebung tatsächlich ausgesehen haben. Mehr und mehr dämmerte es mir, wie mühsam es sein würde, dies herauszufinden. Schon beim Erin-

Kurz vor der gewaltigen Brücke über die Schlucht der Gutach traf die Lenzkircher Strecke bei Kappel auf die Hauptbahn Neustadt–Donaueschingen.





Nachdem ihr Zug von Bonndorf kommend in Lenzkirch Kopf gemacht hat, fährt die Lok nun Tender voran Richtung Kappel-Gutachbrücke.



Die Gebirgsbahn hier im hinteren Höllental ist steil trassiert, wenn auch nicht so steil wie im Abschnitt Freiburg–Neustadt. Doppeltraktion und meist auch eine Schublok sind daher Pflicht bei der Beförderung von Güterzügen.

nern an die eigene Jugend und Kindheit stellt man oft genug fest, wie schwierig es ist, hier genau zu sein, und welche Lücken klaffen.

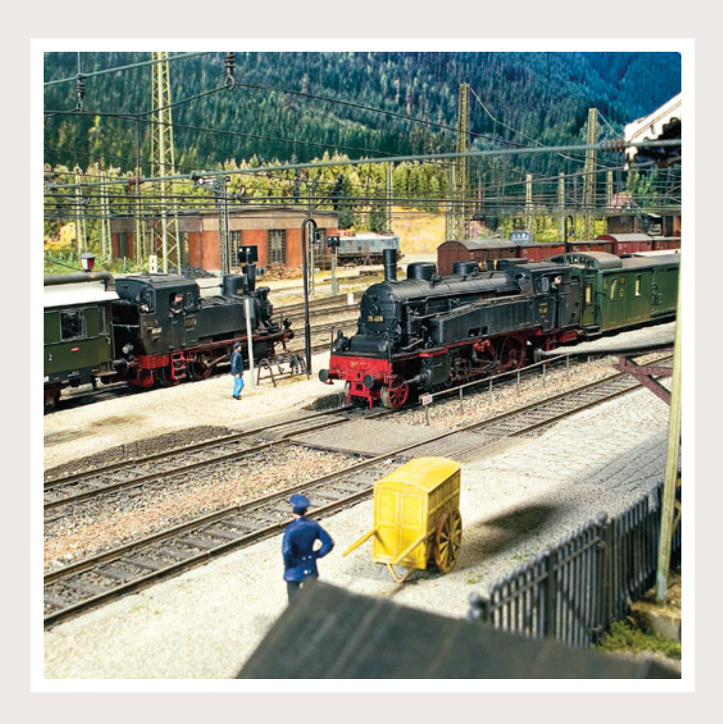
Die Recherche beginnt

Ich machte mich also auf den Weg, um Licht in das Dunkel der Vergangenheit zu bringen. Ich suchte die Archive der Gemeinden auf, fragte in den Buchläden nach Veröffentlichungen über die Geschichte der Gemeinden nach, forschte in Heimatmuseen und nach Namen von Sammlern von Ansichtskarten und Fotos. Ich ging in die Häuser, die an den Arealen der bestehenden und ehemaligen Bahnhöfe liegen, fragte die Leute aus. Ich besuchte Veranstaltungen, in denen es um die Geschichte der Gemeinden ging, fragte mich durch zu ehemaligen Beschäftigten der Eisenbahn und älteren Leuten, die einen Bezug zur Bahn hatten. Und ich wurde fündig! Ein Artikel in der Hochschwarzwald-Ausgabe der Badischen Zeitung mit der bemerkenswerten Überschrift: „Ich bin ein Verrückter" mit einem Bild von mir und dem Wunsch nach Informationen über die Bahn brachte neue Kontakte. Ich fuhr etwa 20-mal in die Gemeinden und an die teilweise schon zugewachsene Bahntrasse, ich fotografierte alles, was noch zu sehen war, ich nahm Maße von Bauwerken, ich besuchte einen Stammtisch in Bonndorf im ehemaligen Bahnhofsrestaurant, das heute „Bonndorfer Hof" heißt.

Die letzte Kurve vor Neustadt!
Dass man sich dem großen Bahnhof nähert, merkt man allein schon daran, dass die Oberleitungsmasten für den Systemwechsel hier bis ans Einfahrsignal aufgestellt wurden.

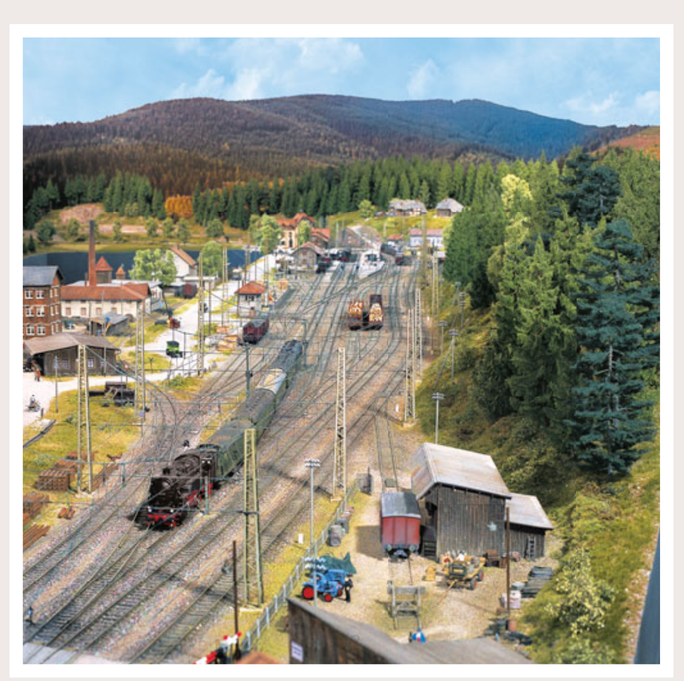


Die östliche Bahnhofseinfahrt von Neustadt/Schwarzwald









Die Bereitschaft mir zu helfen war, manchmal erst nach kurzem Zögern, durchweg sehr groß. Nicht selten konnte ich Pläne und Fotos mitnehmen, um sie zu kopieren. Von der Bahn erfuhr ich offiziell gar nichts. Für die Vergangenheit und Geschichte ist niemand mehr zuständig. Mehrmals wurde auf das Museum in Nürnberg verwiesen, wo allerdings über die Badische Staatsbahn so gut wie nichts zu finden war. Glücklicherweise gibt es aber bei der Bahn auch Menschen, die sich für die Vergangenheit interessieren und so manchen Plan und manches Dokument vor dem Reißwolf gerettet haben. Jürgen Vogt ist so einer, ihm verdanke ich mehrere Pläne von Bahnhofsbauten in Neustadt und Bonndorf.

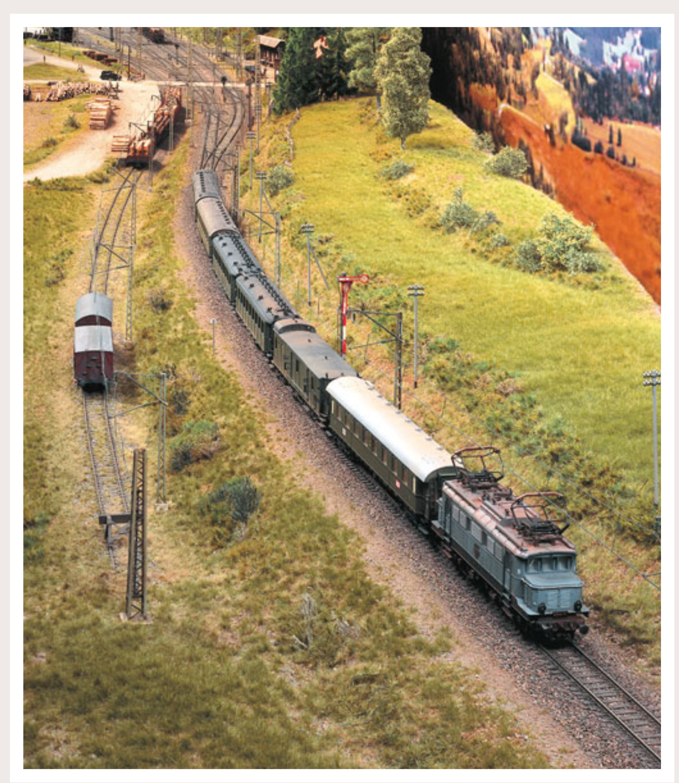
Wichtig waren für mich die Zeitzeugen aus den Jahren um 1935, die ich in allen drei Gemeinden fand. Sie konnten, inzwischen alle um die 80 Jahre alt, viele Details erzählen aus der Zeit vor dem Krieg, als sie noch Kinder oder junge Leute waren mit 15 oder 20 Jahren. Erstaunlich, über welche Einzelheiten sie zu berichten wussten, sei es das Aussehen der Gebäude, wer sie bewohnte, was sich in den Gebäuden abspielte, oder seien es die Positionen von Bäumen, die Beschaffenheit von Zäunen, Gartenanlagen, die Einrichtungen und Farben der Häusern. Sogar der Verlauf der Spanndrähte für Signale und Weichen war noch bekannt. Meine Zeitzeugen waren sehr wichtig für die vielen Details, die

Die Neustädter Bahnhofsausfahrt Richtung Freiburg

nirgendwo nachzulesen sind, für Antworten auf Fragen, die niemand sonst beantworten konnte.

All diese Informationen umzusetzen, war nur durch maßstäblich gefertigte Modelle möglich. Die gab es natürlich nirgendwo von der Stange zu kaufen. Ich hatte zwar von dem schon erwähnten Bahnhof Lenzkirch von Faller gehört, brauchte jedoch ungefähr 100 Gebäude, vom Schweinestall bis zum Hotel. Josef Brandls Gebäudebauer, mit dem er schon viele Jahre zusammenarbeitete, hatte schon früh signalisiert, dass er die Zeit für den Bau so vieler Modelle nicht aufbringen würde. Also machten wir uns daran, jemanden zu suchen, der diese Arbeit übernehmen konnte. Wir fanden Thomas Oswald. Er war genau der richtige Mann für diese Aufgabe, denn er konnte mit gelasertem Karton, einer damals noch ziemlich neuen Baumethode, jedes Gebäude, für das ich Unterlagen oder Ansichten hatte, in einer passablen Produktionszeit exakt maßstäblich nachbauen.

Ich hatte meine intensiven Recherchen ein Jahr, bevor ich mit dem eigentlichen Bau der Anlage anfing, begonnen. In den folgenden zwei Jahren bis zur Fertigstellung wurde mir der Hochschwarzwald fast schon zur zweiten Heimat. Es gelang mir, alle wichtigen Daten und Informationen zu sammeln, die für die Umsetzung meines Vorhabens notwendig waren. Meine Recherchen dauern allerdings bis heute an, denn ich interessiere mich nach wie vor für Informationen, die dem Verständnis der damaligen Zeit dienen. Die Partie durch das Höllental und der alte Wiehrer Bahnhof in Freiburg, deren Nachgestaltung gedanklich ganz früh Bedeutung hatte, ist nun abgeschlossen und soll auf den folgenden Seiten vorgestellt werden.



Von Neustadt durchs Höllental nach Freiburg geht die Reise elektrisch.

Gesamtübersicht über die Schwarzwaldanlage

Die äußere schwarze Linie markiert die Wände der früheren Scheune, in der die Anlage aufgebaut ist. Sie ist so konzipiert, dass sie sich dem Betrachter nur Stück für Stück erschließt. Beim Eintritt in den Raum (Tür unten rechts) fällt der Blick zuerst auf den neuen Anlagenteil Freiburg-Wiehre und folgt den langgestreckten Bahnhofsgleisen. Hebt man nun die Augen, sieht man quer an der gegenüberliegden Wand den weitgehend maßstabsgetreuen Bahnhof Neustadt/Schwarzwald.

Steht man dann direkt vor diesem Bahnhof, kann man die Züge bei ihrer Ausfahrt nach links ins hintere Höllental beobachten, die beiden Bahnhöfe Lenzkirch und Bonndorf (unten und links) bleiben dem Betrachter aufgrund ihrer höheren Lage weiterhin verborgen. Schaut man von Neustadt aus nach rechts, erkennt man das eigentliche Höllental mit dem beherrschenden Raven-



naviadukt. Von dort geht die Reise weiter nach Wiehre, das man schon zu Beginn passiert hatte. Die zwei neuen Anlagenteile sind auf einem von der Bausubstanz der Scheune vorgegebenen Podest (hier beige eingezeichnet) gelagert. Die notwendige Höhe gegen den Untergrund wird über Gleiswendeln erreicht.

Die dem Höllental gegenüberliegende Ausfahrt aus Wiehre (hier oben) führt in einen nicht eingezeichneten Schattenbahnhof, der betrieblich als „Freiburg“ fungiert.





Vom Löffeltal-Tunnel kommend rollt E 244 01 mit einem Personenzug talwärts.

Finstres Höllental

Der Rothbach, der Hochflächen des Schwarzwalds Richtung Dreisam und Rhein entwässert, hat sich im Laufe von Jahrzehntausenden eine tiefe Schlucht



gegraben. In der unwegsamen und düsteren Klamm empfanden Menschen hier seit Alters her Furcht und Ehrfurcht und wählten einen passenden Namen: Höllental. Orientiert an ausgewählten Vorbildsequenzen gelang es Josef Brandl hier, den überwältigenden Eindruck der Natur wiederzugeben und auch die Spuren menschlichen Schaffens einzufangen.

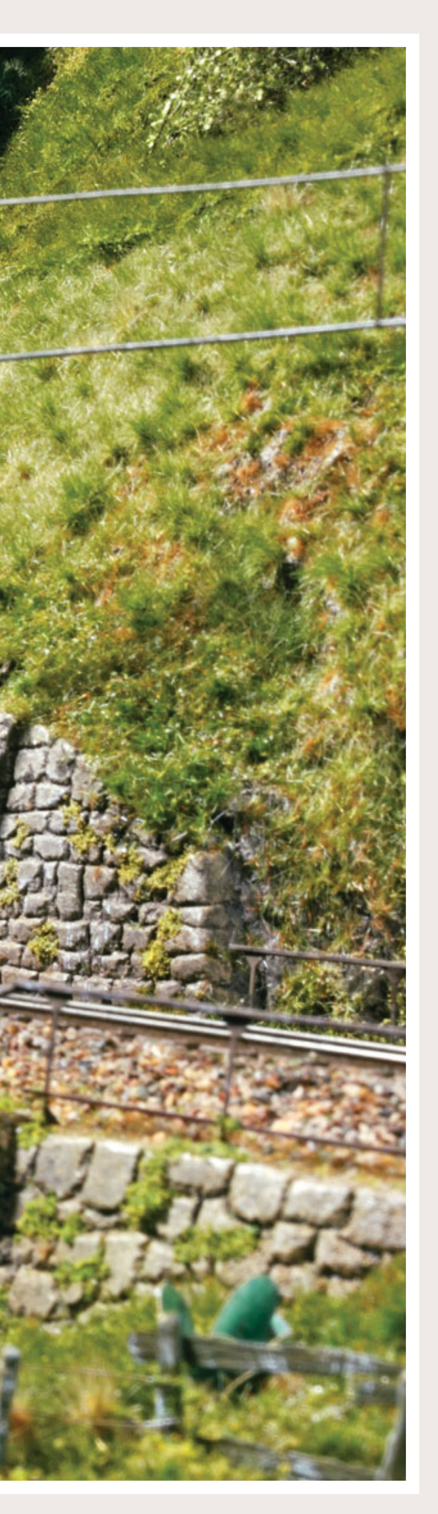


Seit die Strecke elektrifiziert wurde, konnte die Fahrgeschwindigkeit angehoben werden. Die kräftigen Elloks ziehen auch am Berg „was weg“.

Nach der ausführlichen Beschäftigung mit der Strecke Lenzkirch–Bonndorf und der Nachbildung des Bahnhofs Neustadt (Schwarzwald) war die große Frage, was in den Räumen noch Platz finden konnte, um auch der Nachbildung der Strecke Neustadt–Freiburg in etwa Rechnung tragen zu können. Getreu dem Brandl-Motto: „Weniger ist mehr!“ fiel bald die Entscheidung auf das Teilstück mit dem Ravenna-Viadukt und auf die Nachbildung des Bahnhofs Freiburg-Wiehre, wie er vor der Verlegung im Jahr 1934 ausgesehen hat. Von den alten Anlagen gibt es heute nur noch das ehemalige Empfangsgebäude, den „Alten Wiehrebahnhof“. Umso reizvoller war es, den Zustand der 1930er Jahre mit seinen Gleisanlagen nachzubilden. Mit dem Bahnhof Wiehre befassen sich eigene Kapitel in der zweiten Hälfte dieses Hefts.

Umfangreiche Recherchen gingen dem Bau des letzten Anlagenteils voraus. Darin zeigte sich Dieter Bertelsmann einmal mehr als ein Meister des Fachs. Führungen in seiner Modellbahnscheune sind heimatgeschichtliche Anschauungsstunden, natürlich mit dem Schwerpunkt auf der Eisenbahngeschichte des Höllentals.

Mit Akribie hat er alte und neue Fotos, Detailskizzen und Textbelege aus Zeitungen und Veröffentlichungen in einem dicken Ordner zusammengetragen. Teilweise hat er sich zu Fuß durch Dickicht und Gestrüpp gekämpft, um an der Höllentalbahnstrecke den richtigen Standpunkt für eine Aufnahme zu finden, die Josef Brandl später als Vorlage diente. Fotografien und eigene Anschauung bildeten dann die Grundlage für persönliche Gesprä-





Vom Finsterrank-Tunnel kommend schiebt eine 85 den Personenzug nach Neustadt kräftig nach.



Wenig später kämpft sich die schwere Maschine nur wenige Meter vom Fotografen entfernt bergan.

che mit Josef Brandl, dem Geländebauer, und Thomas Oswald, dem „Häuslebauer“. Eine besondere Herausforderung war, dass der Nachbau nicht die heutige Vorbildsituation, sondern die Zeit zwischen 1930 und 1940 darstellen sollte (Epoche II).

Archivarbeit und viele Gespräche

Das bedeutete, in Archiven zu suchen und Menschen ausfindig zu machen, die etwas zur Geschichte der Höllentalbahn und von Freiburg-Wiehre beitragen konnten. Der Schriftverkehr mit Josef Brandl zeigt, dass Dieter Bertelsmann sich mehr als einmal auf den Weg nach Neustadt/Donau machte, um in der Werkstatt des Meisters die Projektschritte durchzusprechen und Wünsche zur Landschaftsgestaltung zu äußern. Josef Brandl sagte einmal: „Die Höllentalanlage war meine schwierigste Anlage, ist aber auch meine schönste.“

Solange das letzte Teilstück der Bertelsmann-Anlage nicht fertiggestellt war, fuhren die Züge nach Ausfahrt aus dem Bahnhof Neustadt in einer langgezogenen Kehrschleife, in die eine technische Betriebsstelle mit der Aufgabe von Freiburg-Wiehre integriert war, wieder zurück nach Neustadt. Für den Betrieb auf der bisherigen Anlage war dies annehmbar, liegt doch dort der Schwerpunkt auf dem Verkehr von Neustadt ins hintere Höllental Richtung Donaueschingen und in den Hochschwarzwald nach Bonndorf. Schöner wäre es jedoch, durchlaufende Züge von Freiburg nach Osten inklusive Halt und Lokwechsel in Neustadt darstellen

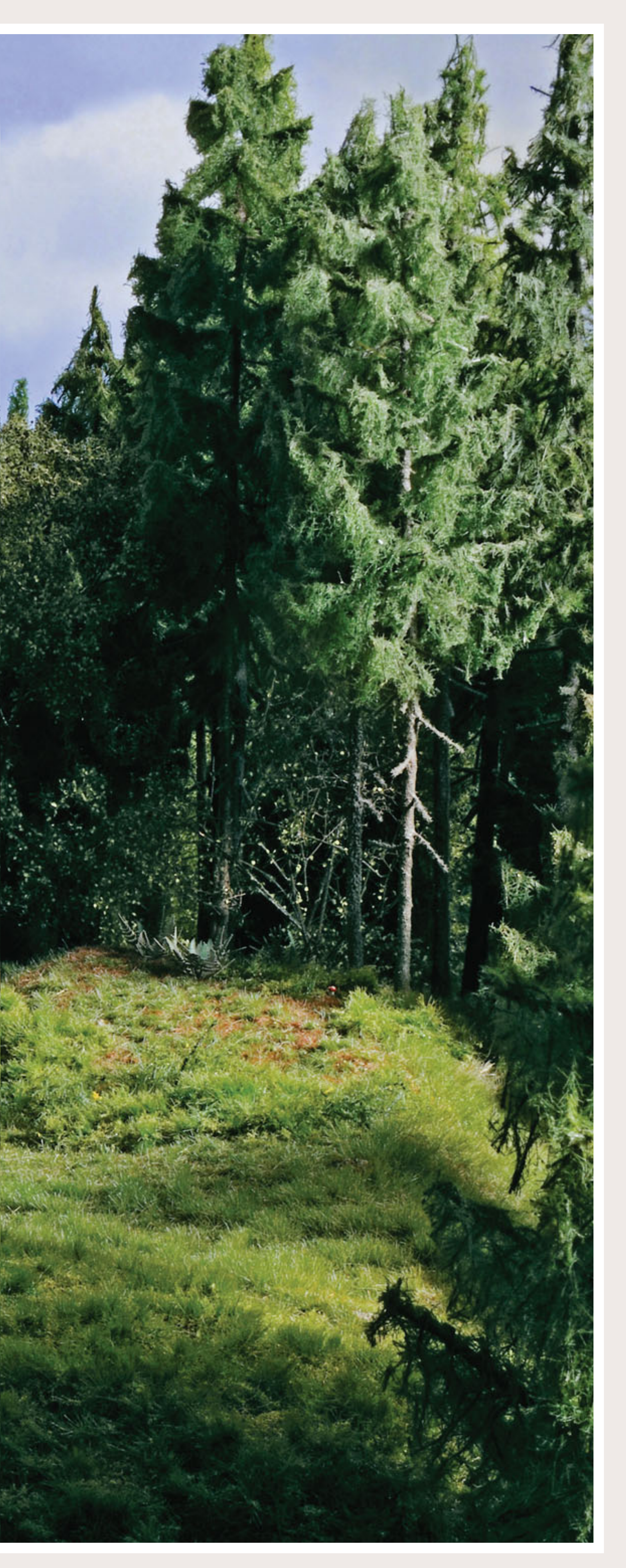


Ausweislich des Fabrikschilds „SSW“ strebt hier E 244 21 dem Löffeltal-Tunnel entgegen. Das Vorbild wurde von Krauss-Maffei gebaut und von den



Siemens-Schuckert-Werken elektrisch ausgerüstet.





Es ist Josef Brandls besonderes Können, aus seinen Anlagen Punkte der Ruhe zu schaffen. Hier wähnt man sich weit weg jeglicher Betriebssamkeit und fühlt sich zum Verweilen eingeladen. Mit ein wenig Phantasie kann man die klare würzige Bergwaldluft schmecken und riechen ...

zu können. Kurzzeitig gab es daher die Überlegung, den Bahnhof Wiehre als Kopfbahnhof zu realisieren. Diesen Gedanken verwarf Dieter Bertelsmann jedoch bald wieder, da der Aufbau einerseits betrieblich nicht dem Vorbild entsprochen hätte. Andererseits zeichneten sich Gleisplanlösungen für einen Durchgangsbahnhof ab, die im zur Verfügung stehenden Raum realisierbar waren. Die Entscheidung fiel zugunsten eines vorbildgerechtenWiehre mit einem nachgelagerten Schattenbahnhof „Freiburg".

Der neue Anlagenabschnitt

Er beginnt hinter der Ausfahrt aus dem Bahnhof Neustadt. Folgen wir mit unseren Blicken einem typischen Eilzug Neustadt-Freiburg, geführt von E 244 31 und nachgeschoben von 85 007. Der Zug folgt dem Gleis in einer leicht ansteigenden Rechtskurve und erreicht den Anlagenteil „Höllental". Er durchfährt den Löffeltal-Tunnel, folgt dem Talhang bis zum Finsterrank-Tunnel, überquert auf einer Stahlbrücke die Landstraße Freiburg–Donaueschingen (die heutige B 31), taucht ein in den kurzen Ravenna-Tunnel und überquert anschließend das weite Tal des unten verlaufenden Ravenna-Bachs auf dem Ravenna-Viadukt. Nach seiner Einfahrt in den Kehre-Tunnel entzieht sich unser Zug dem Blick des Betrachters.

Über einen „Schattenbereich" erreicht er dann in einem weiten Bogen den gestalteten Bahnhofsbereich von Freiburg-Wiehre. Der nun befahrene Anlagenabschnitt ist geschickt durch eine Wand mit fotorealistischem Hintergrund vom gegenüberliegenden Landschaftsteil „Höllental" getrennt. Freiburg-Wiehre ist vorbildgerecht als Durchgangsbahnhof angelegt. Südwärts ausfahrende Züge erreichen den „Freiburg Hbf" genannten Schattenbahnhof, können aber auch über eine Weiche zurück in die Höllentalbahnstrecke Richtung Neustadt eingefädelt werden.

Dieter Bertelsmann ließ der Gedanke nicht ruhen, wie er es bewerkstelligen könnte, die starke Neigung der Vorbildstrecke in Richtung Freiburg sichtbar zu machen. Aus baulichen Gründen ist der Boden seiner Scheune in diesem Teil einen halben Meter



Noch aus den Anfangszeiten der Bahn stammt das Bahnwärterhaus an der Brücke über die Landstraße, die heute zur B31 geworden ist.

höher als im übrigen Bereich, sodass an ein Tiefergehen von der Ebene des Bahnhofs Neustadt aus nicht zu denken war. Die Lösung kam in Form einer Gleiswendel im Berg, die die Strecke auf eine solche Höhe bringt, dass sie von dort mit deutlich sichtbaren 5,5 % Gefälle gen Freiburg weiterverlaufen kann. Beim Vorbild weist der Ravenna-Viadukt einen Höhenunterschied von 12 m von einem Ende zum anderen auf!

Wie detailgetreu Josef Brandl gebaut hat, zeigt sich beim Vergleich von Originalabbildungen mit Fotos der Anlage. Auf der Suche nach der richtigen Kameraperspektive sind der Fotografin Gabriele Brandl fantastische Bilder gelungen, die den Betrachter an die Bahnstrecke im Höllental versetzen. Dazu beigetragen hat natürlich auch das authentische Lok- und Wagenmaterial, das Dieter Bertelsmann für die Aufnahmen zur Verfügung stellen konnte. Die drei Dampfloks der Baureihe 85 stammen aus dem Hause Weinert. Die kastenförmige Ellok 244 01, die einer E 44.5 gleicht, ist ein Roco-Produkt, während 244 11, 244 21 und 244 31, alle mit den typischen Vorbauten einer E 44, von der Firma Trix gebaute Modelle sind. Die Nachbildung der 244 21 erhielt wie das Vorbild der Maschine einen hohen Dachaufbau. Dort waren die Bremswiderstände der fahrdrahtunabhängigen Gleichstromwiderstandsbremse untergebracht. Sehr schön anzusehen ist auch die Fulgurex-75 104, eine Nachbildung einer badischen VI b, deren äußeres Kennzeichen das Verbindungsrohr zwischen den beiden Dampfdomen war. Das Wagenmaterial stammt von verschiedenen Herstellern, wobei ein wichtiges Beschaffungskriterium war, dass sie DRG-Beschriftungen aufweisen.

Vorbildlicher Modellbau im Wortsinne

Bachdurchlässe, Tunnelportale und Stützwände wurden exakt nach Vorbild gebaut. Auch bei der Streckenausstattung orientierte man sich an der Situation in den 1930er Jahren. Zu sehen sind filigrane Nachbildungen der badischen rot-weißen Formsignale mit durchbrochenen Flügeln, die Fahrleitung entspricht der Einheitsfahrleitung 1928 der DRG.

Der Bewuchs mit Bäumen, Büschen und Gräsern ist meisterhaft durchgestaltet, wirkt authentisch und schwarzwaldtypisch. Eine verlassene Holzbude mit Streckenfernsprecher, von Dieter Bertelsmann entdeckt und von allen Seiten fotografiert, findet



Wie detailgetreu Josef Brandl
gebaut hat, zeigt sich
beim Vergleich von Originalabbildungen
mit Fotos der Anlage.



Schwere Züge benötigen auch mal die Kraft von drei Loks –
eine zieht, zwei schieben!



Bergab sind hingegen die Bremskünste des Lokführers gefragt.



Direkt nach dem Viadukt durchquert die Strecke Richtung Neustadt den nächsten Bergvorsprung im kurzen Ravenna-Tunnel.



Talwärts stellt der Eilzug keine große Last für E 244 01 dar. Aus dem Ravenna-Tunnel kommend wird der Zug in Kürze auf den Viadukt rollen.



Schon in den 1930ern war die kurvige Landstraße im Höllental ein Ausflugsziel für Motorradfahrer.



sich als Streckenposten neben dem Gleis an der richtigen Stelle vor dem Kehretunnel. Die Landstraße, beim Vorbild Vorläuferin der heutigen B 31, zeigt das Flair der 1930er Jahre. Man hat den Eindruck, die Teerdecke sei schon des Öfteren ausgebessert worden, während die Randmarkierungssteine wohl kürzlich einen strahlendweißen Neuanstrich erhielten. Im Modell muss sie zwar keine übermütigen Autofahrer vom talseitigen Abrutschen von der Straße abhalten, jedoch wäre der visuelle Eindruck ohne die Begrenzungsmauer aus Natursteinen im höher gelegenen Abschnitt der Modellstraße unvollständig und nicht vorbildgerecht.

Macht man sich ein Bild vom ländlichen Straßenverkehr der 1930er Jahre, ist klar, warum die Straße so leer dargestellt ist: Nach vielen Minuten der Ruhe quält sich ein Milchlaster mit Speichen-



rädern den Berg hinauf. Ihm kommt ein tuckerndes Holzfuhrwerk mit Lanz-Traktor entgegen. Ein gutes Stück weiter passiert der Laster einen der hier seltenen PKWs, dessen Fahrer angehalten hat, um die Aussicht zu genießen.

Minutenlange Ruhe

Eine ganze Weile später erkunden Ausflügler das Höllental per Motorrad, während ein Bauer eine Ladung Heu mit dem Pferdefuhrwerk nach Hause bringt. Unterdessen winken Wanderer den Zügen, die die massive Stahlbrücke über die Landstraße überqueren, freundlich zu. Für uns an lange Autoschlangen und Staus gewöhnte Jetztzeitmenschen wahrhaft eine idyllische Vorstellung!

Direkt neben der erwähnten Brücke steht ein markantes Gebäude, das Bahnwärterhaus aus den Anfangszeiten der Bahn. Es gibt ein altes Baustellenfoto von 1885. Dort erkennt man, dass gerade zum Aufnahmezeitpunkt das Plateau aufgeschüttet worden war, auf dem später das Gebäude errichtet wurde. Es wurde ein stattliches Haus, das einer Bahnwärterfamilie sicherlich ein gutes Zuhause bieten konnte. Die Bauweise mit dem auf der Straßenseite weit heruntergezogenen Krüppel-Walmdach, mit der Holzverkleidung im Dachbereich, mit den weißen Fensterrahmen und grünen -läden fügt sich harmonisch in die Landschaft ein. Blickt man vom Bahnwärterhaus mit dem Finsterranken-Tunnel im Rücken die Bahnlinie entlang, liegt der Ravenna-Viadukt in seiner ganzen Pracht vor einem.



Das Herzstück des Anlagenabschnitts Höllental ist der Ravenna-Viadukt, der hier bergwärts von einem Eilzug befahren wird.





Direkt neben dem neuen steinernen Viadukt sind die Widerlager der alten Gitterbrücke stehengeblieben.



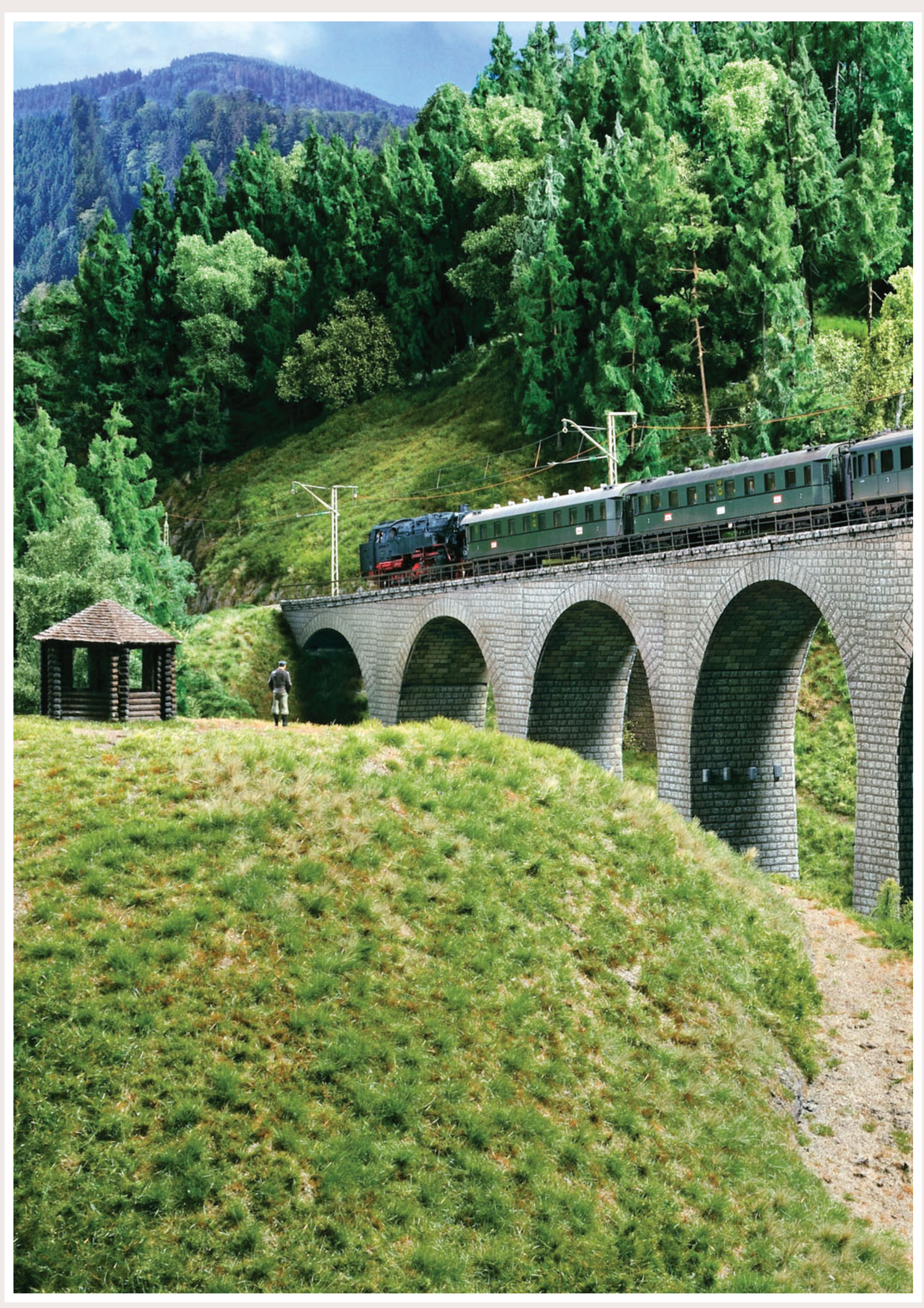
Der neue Streckenverlauf über den Viadukt ist etwas gestreckter und weist geringere Radien auf.

Steht man dabei vor der Anlage, sieht man den Viadukt aus der Vogelperspektive. Höherer Genuss stellt sich ein, wenn man sich auf einen der niedrigen Polsterhocker setzt, die Dieter Bertelsmann extra bereitgestellt hat, um die Vorbeifahrt der Züge in Augenhöhe genießen zu können. Dann erkennt man auch die feine Steingravur des Mauerwerks, die grazilen Halterungen für die Fahrleitungsmasten und die in Stein gemeißelte Jahreszahl 1926. Tief unter dem Viadukt verläuft das namensgebende Flüsschen, die Ravenna.

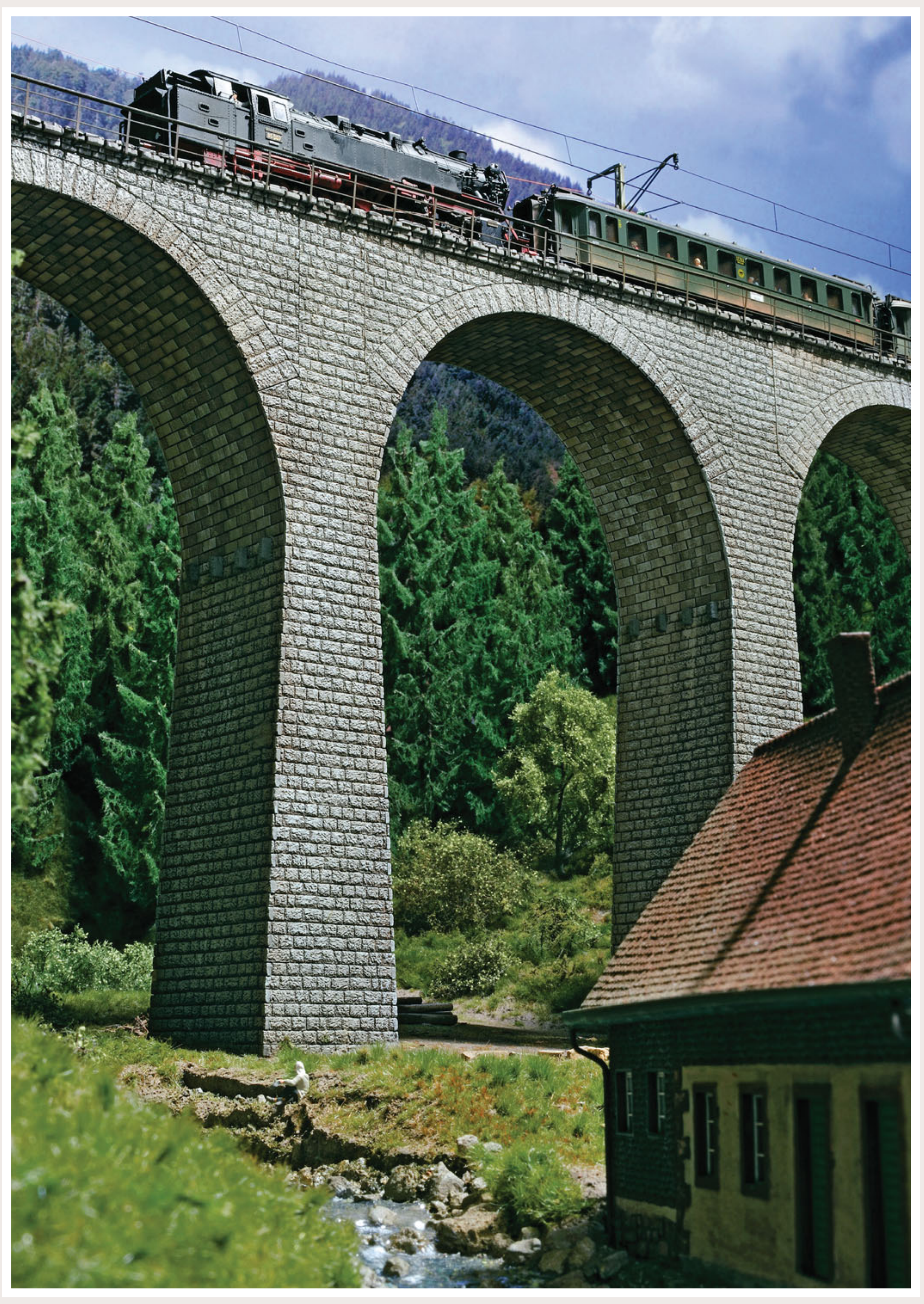
Auch im Modell hat sie ihren Lauf vorbei am alten Turbinenhaus, bevor sie fast unmerklich im fotorealistischen Hintergrund verschwindet. Dort entdeckt man, wie in Wirklichkeit, links vom Turbinenhaus die Silhouetten der Gebäude des Gasthofs Sternen. Die Bilder der Hintergrundkulisse sind an Originalorten aufgenommen und passend so zusammengesetzt worden, dass die perfekte Illusion entsteht, man befände sich mitten im Schwarzwald.

Direkt hinter dem Viadukt und noch vor der Kulisse erhebt sich der beim Vorbild 30 m hohe Galgenbühl. Dies ist eine markante kegelförmige Erhebung im Talgrund, auf der schon in den Anfangszeiten der Höllentalbahn ein Holzpavillon errichtet wurde. Von hier haben Wanderer einen herrlichen Blick auf die mächtige Eisenbahnbrücke.

Damals bot sich Gästen des Gasthofs Sternen ein schaurig-schöner Anblick. Von ihren Zimmern aus konnten sie den damals unbewaldeten Galgenhügel sehen .Nach Angaben von Historikern wurden dort einst Todesurteile am Galgen vollstreckt. Anfang der 1950er Jahre wurde der Bergkegel mit Douglasien und Fichten aufgeforstet. Als der Bewuchs in den vergangenen Jahrzehnten zu stark wurde, entschloss sich das Forstamt im Jahr 2010, den



Neben dem Viadukt erhebt sich ein kleiner Hügel, der Galgenbühl. Vom Holzpavillion auf seiner Kuppe haben Wanderer einen guten Blick auf die Bahn.



Fast duckt sich das alte Turbinenhaus an der Ravenna unter die neue Brücke.



Zwischen Bäumen und Bögen schauen links hinten die Gebäude des Gasthof Sternen aus dem Talgrund der Ravenna herauf.

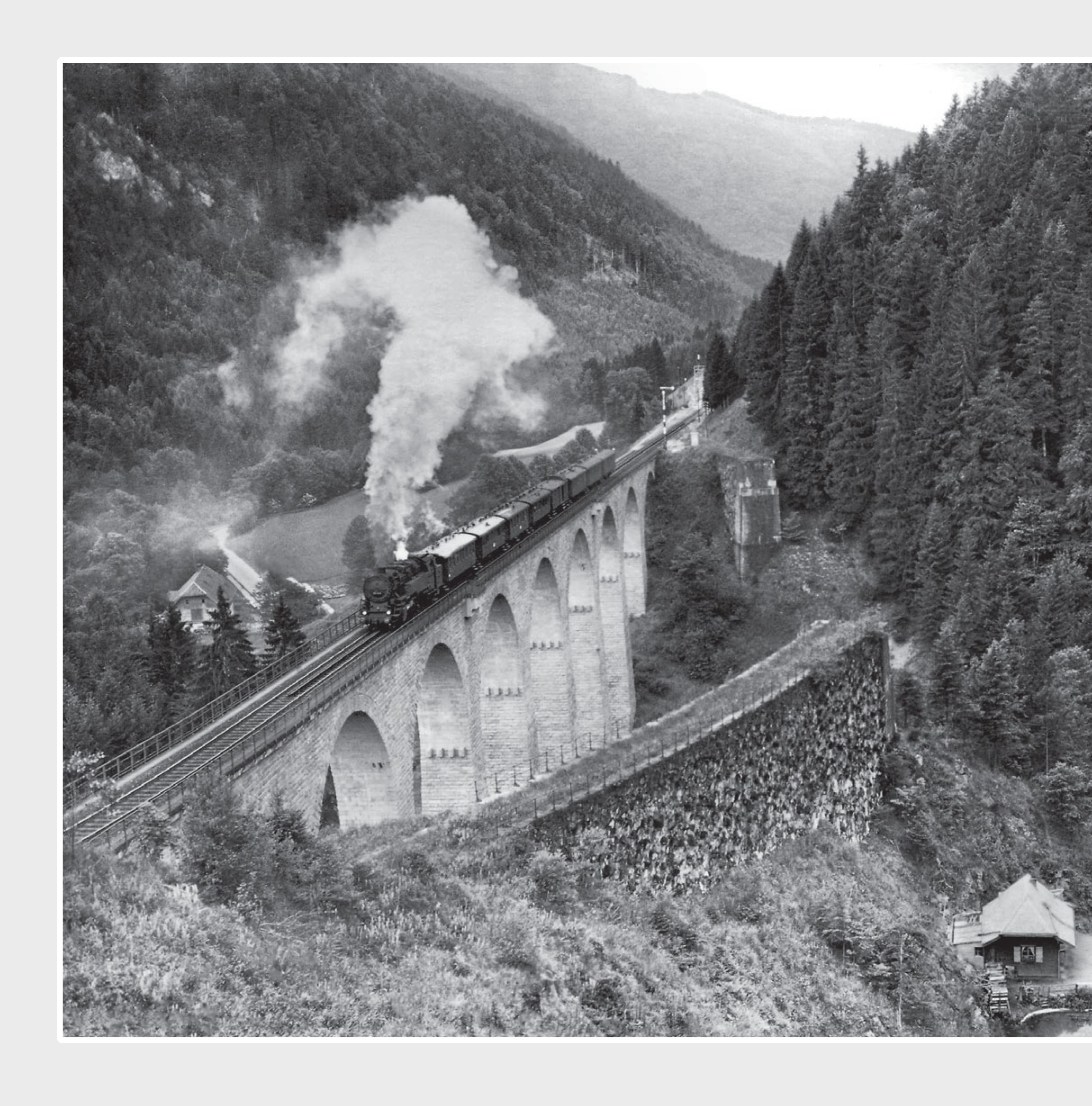


Der Galgenbühl ist – besonders bei Eisenbahnfreunden – ein beliebtes Wanderziel.

Galgenbühl vom Gehölz zu befreien und einen neuen Pavillon zu errichten. Auch auf Dieter Bertelmanns Epoche 2-Anlage ziert ein Pavillon den Galgenbühl, vorbildgerecht und der Zeit angepasst ohne Baumbestand.

Links und rechts vor dem Viadukt sieht man zwei große Steinblöcke, die Widerlager der alten Ravenna-Brücke, Relikte aus der Zeit, als es noch Zahnstangenbetrieb auf diesem Teil der Strecke gab. Sie verlaufen nicht parallel zum Viadukt, sondern etwas schräg abgewandt und zeigen damit deutlich, dass die alte Brücke damals in einem Bogen verlief.

Dieter Bertelsmann hat in Höhe des linken Widerlagers eine kleine Kamera installiert. Wenn er damit Züge auf dem Viadukt auf einen Bildschirm projiziert oder in Videoszenen festhält, dann ist die Illusion perfekt von der Höllentalbahn in Epoche 2.



Die 85er kommen!

Bei allem Respekt vor den zahlreichen, oftmals in politisch und wirtschaftlich schwierigen Zeiten durchgeführten Bau- und Modernisierungsmaßnahmen an der Höllentalbahn: Es gab kein Ereignis, das die Freiburger und die Menschen entlang der Strecke mehr und nachhaltiger beeindruckte als die Indienststellung der speziell für die Höllentalbahn gebauten, schweren Einheits-Tenderlokomotiven der Baureihe 85. Die Voraussetzungen für den Einsatz der 85er waren mit dem Neubau der Ravenna-Brücke sowie den Verstärkungen bzw. Umbauten der übrigen Brücken geschaffen worden. Die Neutrassierung der Höllentalbahn im Freiburger Stadtgebiet befand sich noch in Arbeit. Es war wirklich höchste Zeit geworden, auf der Höllentalbahn den umständlichen und längst nicht mehr zeitgemäßen Zahnradbetrieb auf reinen Adhäsionsbetrieb umzustellen.

Der anhaltend hohe Fremdenverkehr, vor allem aber der normale Ausflugs- und Wintersportbetrieb offenbarten regelmäßig die Grenzen der Leistungsfähigkeit der Strecke, obwohl man deshalb schon 1925 den Güterverkehr von der Steilstrecke genommen hatte. Güterverkehr wurde seither nur bis Hirschsprung und im oberen Teil bis Hinterzarten durchgeführt.

Für die Abschaffung des Zahnradbetriebs konnte die DRG bereits auf erfolgreiche Erfahrungen zurückgreifen. Mit ihren starken Tenderloks (Baureihe 95^{66}) konnten sowohl die Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn als auch die Reichsbahn mit der aus der 95^{66} weiterentwickelten und im Jahr 1922 in Dienst gestellten Baureihe 95^{0} (preußische T 20) den Zahnradbetrieb im Harz und im Thüringer Wald auf Reibungsbetrieb umstellen. Diese Erfolge ermutigten die DRG offensichtlich dazu, nun auch

Die Höllentalloks

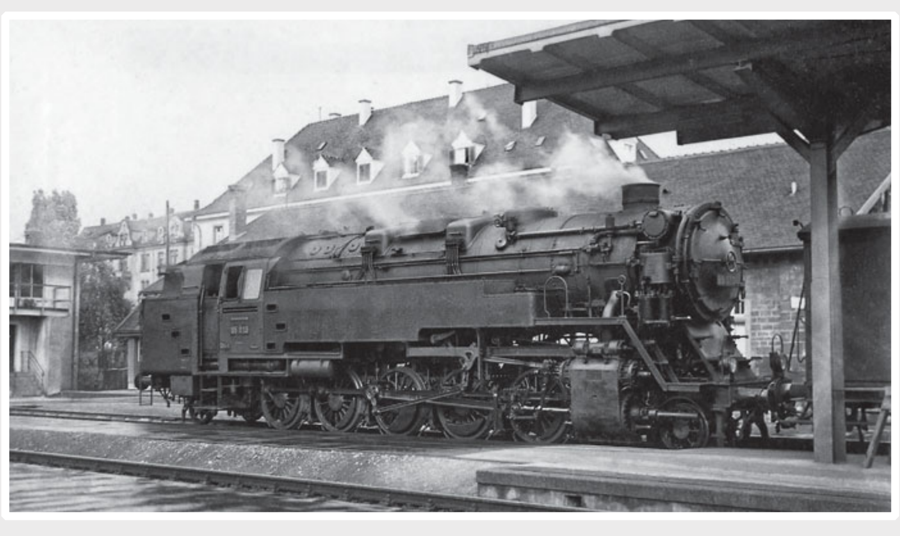
Den Inhalt der folgenden Seiten zur Baureihe 85 und den Elloks BR E 244 haben wir dem Buch „Die Höllentalbahn und Dreiseenbahn“ von Gerhard Greß* entnommen. Die ausgewählten Kapitel liefern Hintergrundinformationen zum Thema „Fahrzeuge der Höllentalbahn in den 1930ern“.



Im Dezember 1932 lieferte Henschel die 85 001 als erste Lok der Baureihe 85 an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG). Die Gegenüberstellung der imposanten Lok mit der kleinen 89 7002 (preuß. T 3) im Bw Kassel dokumentiert den technischen Fortschritt.



Wegen der hohen Achslast der 85er hatte man die Zahnstangen zunächst noch nicht entfernt, da man um die Stabilität des Oberbaus fürchtete. Weil sich dies als unbegründet erwies, wurden sie noch vor der Elektrifizierung entfernt. Nur auf der Ravenna-Brücke blieb vorerst noch ein kurzes Stück liegen, hier zu sehen vor der 85 003, die am 22. Juni 1934 den aus acht Wagen gebildeten P 1547 in Richtung Hinterzarten befördert. Vorne das Widerlager der alten Brücke und unten der Eingang in die Ravennaschlucht.



Beim Stellwerk 1 in Freiburg Hbf entstand am 23. Juli 1934 das Foto mit der abfahrbereiten 85 010.

* „Die Höllentalbahn und Dreiseenbahn“ von Gerhard Greß, VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, ISBN 978-3-8375-1539-8, € 39,95



Mit größter Maschinenleistung erreicht 85 009 am 23. Juli 1934 den Bahnhof Posthalde. Das Einfahrsignal und die noch auf seiner Höhe befindlichen Wagen vermitteln die Steigung und die Last, die die Lok zu meistern hat. Die Fenster sind belegt, aber sicher nicht nur der Frischluft wegen, sondern vor allem wegen der kraftvollen und sich vielfach brechenden Akustik.



Erst durch die Baureihe 85 und die modernen Einheitswagen ist die Höllentalbahn tatsächlich zur Hauptbahn geworden, hier 85 005 am 23. Juni 1934 mit E 387 Freiburg – Ulm kurz vor dem Bahnhof Hirschsprung. Beachten Sie bitte die Größe der Lok im Vergleich zu den Eilzugwagen.

auf der Höllentalbahn zum reinen Adhäsionsbetrieb überzugehen.

Es lässt sich heute leider nicht mehr feststellen, ob 1929/30 mit einer 95^0 auch auf der Höllentalbahn Versuchsfahrten stattgefunden haben. Eine schwere Güterzug-Tenderlok mit 20 t Achsdruck hatte das Vereinheitlichungsbüro der Reichsbahn bereits in ihrem ersten Typisierungsplan von 1923 vorgesehen. Als 1931 der Plan von 1923 wieder aufgegriffen wurde, konnte die DRG nicht nur jahrelange Erfahrungen mit der 95^0 auswerten, sondern auch solche mit den schweren Einheits-Güterzugdampflokomotiven der Baureihen 43 und 44. Aus diesen entstand – in überarbeiteter Form – bei Henschel & Sohn in Kassel die 1'E 1' h3-Güterzug-Tenderlok der Baureihe 85 mit Drillingstriebwerk und 20 t Achsdruck.

Im Dezember 1932 lieferte Henschel die 85 001 als Erste ihrer Baureihe an die DRG. Sie wurde am 13. Dezember abgenommen und – wie damals üblich – anschließend (am 17.) dem Lokomotiv-Versuchsamt (LVA) Grunewald für Versuchs- und Messfahrten überstellt, wo ausgezeichnete Versuchsergebnisse erzielt wurden. In den Schwarzwald kam sie erst Anfang März 1933. Inzwischen hatte Henschel im Dezember 1932 noch die 85 002 und 003 geliefert, im Januar 1933 gefolgt von 85 004, 006, 007 und 008 sowie im Februar 1933 von 85 005, 009 und 010.

In Freiburg war die Enttäuschung sicher sehr groß, dass die DRG die fabrikneuen Höllental-Lokomotiven zunächst dem Bw Villingen/Lokbahnhof Neustadt zuteilte. Von dort aus kamen sie – im Rahmen umfangreicher Personalschulungs- und Messfahrten – im Personenverkehr zwischen Villingen und Neustadt, auf der Höllentalbahn nach Freiburg sowie auf der Dreiseenbahn zum Einsatz.

Gleichzeitig wurden u.a. auch die stark verkürzten Fahrzeiten zur Festlegung des neuen Fahrplans ermittelt. Die gefahrenen Leistungen während dieser Monate des Kennenlernens und Vertrautmachens mit den neuen Lokomotiven waren beachtenswert: Vom Bw Villingen aus fuhr 85 001 von März bis September 1933 an 145 Betriebstagen 28.207 km, 85 002 von Dezember 1932 bis zum 12. Juni 1933 22.000 km, und vom 29. Juni bis Ende September 1933 nochmals 41.000 km. Darunter befanden sich auch Güterzüge, unter anderem sogar bis Offenburg Rbf.

Einsatz ab dem Winterfahrplan

Am 5. September 1933 kam 85 001 als Erste zu Schulungszwecken nach Freiburg. Es war maschinen- und unterhaltungstechnisch sinnvoll, dass der Lokbahnhof Neustadt zum 1. Oktober 1933 dem Bw Freiburg Pbf angegliedert und die 85er im Bw Freiburg Pbf beheimatet wurden, bot doch das neue und modern ausgestattete Bahnbetriebswerk beste Voraussetzungen für ihre Stationierung. Zum Winterfahrplan am 8. Oktober 1933 übernahmen die 85er die gesamte Zugförderung zwischen Freiburg und Neustadt sowie die überwiegende Zahl der Züge auf der Dreiseenbahn und weitere Leistungen zwischen Neustadt und Donaueschingen.

Die 85er waren die stärksten und schwersten Tenderlokomotiven, die je für eine deutsche Bahnverwaltung gebaut wurden. Bei einer indizierten Leistung von 1.500 PS waren sie in der Lage, einen 180 t schweren Zug (also bis zu zehn Wagen) mit 23 km/h über die 55‰-Steilstrecke zu befördern (bei Talfahrt waren 200 t zugelassen). Ihre Höchstgeschwindigkeit betrug vorwärts und rückwärts 80 km/h, die zwischen Freiburg und Himmelreich sowie ab Hinterzarten ausgefahren werden konnte. Die Messfahrten hatten jedoch ergeben, dass die Anhängelast im Alltagsbetrieb bergwärts auf 160 t reduziert werden musste, denn nicht immer befanden sich die Loks im Bestzustand und nicht immer standen erstklassige Kohle (und Heizer!) zur Verfügung. Hinzu kamen die oftmals schwieri-

gen Witterungsverhältnisse im Gebirge mit glatten Gleisen durch Regen oder Herbstlaub sowie durch Schnee und Eis in den Wintermonaten.

Die Lokomotiven der Baureihen 75^{1-3} hatten seit 1901 die Hauptlast der Zugförderung auf der Höllentalbahn getragen, nun kamen sie hier nur noch fallweise zum Einsatz. Als Hauptaufgabengebiet verblieben ihnen und den $75^{4,\ 10-11}$ (badische VIc) die östliche Höllentalbahn Neustadt – Donaueschingen, einige Züge auf der Dreiseenbahn sowie alle Leistungen auf der Strecke Kappel-Gutachbrücke – Bonndorf, da diese für die 85er nicht zugelassen war. Die überflüssig gewordenen sieben Zahnradlokomotiven der Baureihe 97^{2} fanden keine neue Verwendung und schieden zum Ende des Jahres 1933 aus dem Bestand der DRG aus.

Im Oktober 1934 vom (alten) Bahnhof Wiehre kommend, leistet eine Lok der Baureihe 75^{1-3} der 85 002 – beide Tender voraus – Vorspann auf dem Weg zum Hauptbahnhof, hier beim Passieren des Bahnübergangs Turnseestraße.



Traumhaft schön präsentieren sich Höllsteig und das Höllental im Sommer 1935 (oben). Die Oberleitungsmasten sind aufgestellt, aber die Fahrleitungen noch nicht montiert. Aus neun Wagen der Einheitsbauart besteht der Personenzug, mit dem die 85er die Ravennabrücke in Richtung Hinterzarten passiert.



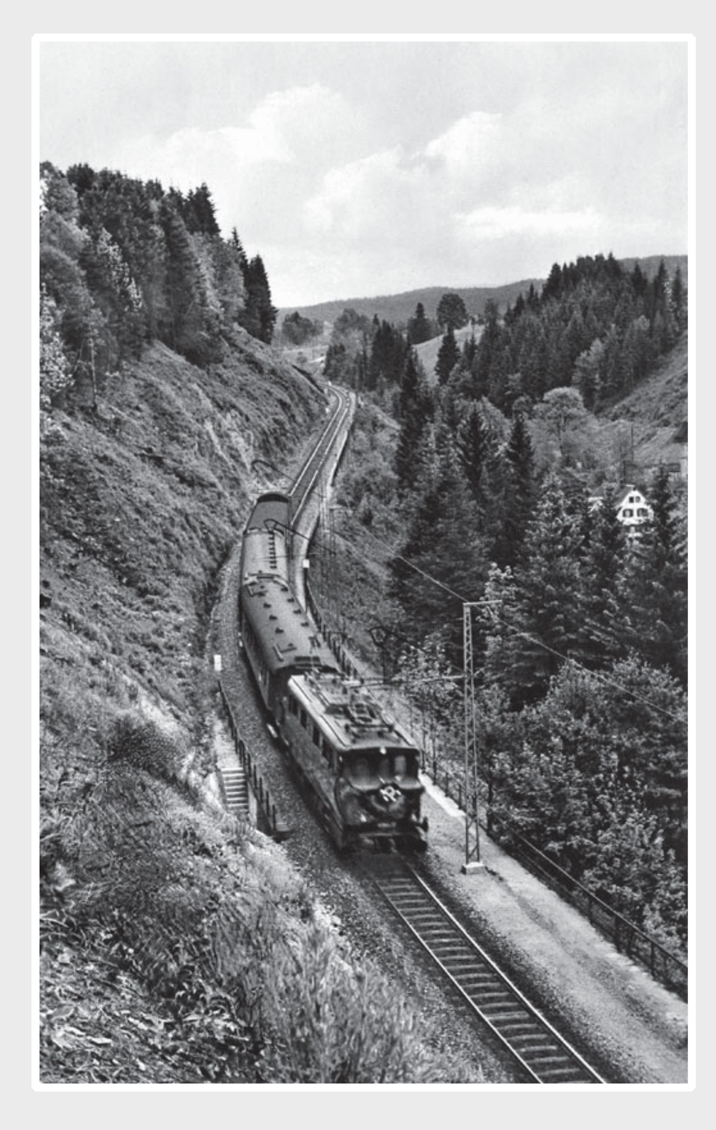
Im März 1937 hat die AEG-Lok E 244 01 einen langen Messzug von Freiburg über Titisee nach Seebrugg geführt, und befindet sich hier auf der Rückfahrt im Bahnhof Feldberg-Bärental.

Elektrisch nach Neustadt und nach Seebrugg

Mit Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes zwischen Freiburg und Neustadt sowie auf der Dreiseenbahn Titisee – Seebrugg am 18. Juni 1936 begann auf der Höllentalbahn die wohl interessanteste Periode ihrer Betriebsgeschichte. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (DRG) startete den Großversuch, eine Vollbahn mit dem 50-Hertz-Wechselstrom der allgemeinen Elektrizitätsnetze zu betreiben.

Mit den Erkenntnissen daraus wollte sie erreichen, zukünftig auf eigene Bahnkraftwerke verzichten zu können und die Oberleitungen ihrer elektrifizierten bzw. noch zu elektrifizierenden Strecken aus dem allgemeinen Landesnetz zu speisen. Da die für den Versuchsbetrieb erforderlichen elektrischen Triebfahrzeuge (auch nach 1945) nicht ausreichten, blieben die 85er weiterhin im Einsatz und sorgten damit für einen einzigartigen, gemischten Betrieb. Zwar wurde seitens der DRG bedauert, dass die Fahrpläne zahlreicher Züge nicht auf die schnelleren Elloks abgestimmt werden konnten, aber welchen Fahrgast kümmerte das?

Weder die Männer, die vor der Abfahrt in Freiburg extra nach vorn liefen um zu sehen, welche Lok vor dem Zug stand und schon gar nicht Eisenbahnfreunde. Vielmehr freuten sich alle darauf, wenn sich (beispielsweise) das „Heulen“ der Zuglokomotive E 244 31 mit dem Auspuffschlag einer nachschiebenden 85er mischte …



Juni 1936 wurde zwischen Freiburg und Neustadt sowie auf der Dreiseenbahn der 50-Hz-Betrieb eröffnet. E 244 31 ist hier im Löffeltal auf der Rückfahrt nach Freiburg unterwegs.

Beschluss und Ausführung

Am Anfang der Elektrifizierung von Eisenbahnstrecken in Deutschland vor dem Ersten Weltkrieg wurde – im Einvernehmen mit Norwegen, Österreich, Schweden und der Schweiz – als gemeinsames und bis heute gültiges Stromsystem Einphasenwechselstrom mit 16 $^2/_3$ Hz und 15 kV gewählt. Diese Entscheidung hatte man damals vor allem mit Rücksicht auf den Bau der Fahrmotoren (Kommutierung) getroffen und bedingte eigene Stromerzeugungsanlagen und ein eigenes 110-kV-Bahnstromnetz.

Forschung und Technik entwickelten sich jedoch weiter und suchten u.a. nach Wegen, 50 Hz auch im Eisenbahnbetrieb verwenden zu können. In den 1920er Jahren unternahmen die Ungarischen Staatsbahnen Versuche, mit synchronen Phasenumformern Wechselstrom mit 50 Hz für den elektrischen Bahnbetrieb verwenden zu können. Ab 1934 bewiesen sie auf der elektrifizierten Strecke Budapest – Hegyeshalom, dass das Betreiben von elektrischen Triebfahrzeugen aus dem Landesnetz möglich ist.

Auch in Deutschland wollte man mit einem 50-Hz-Versuchsbetrieb die Frage beantworten, ob Strom aus den Überlandnetzen mit der normalen Frequenz von 50 Hz im Fahrbetrieb wirtschaftlich nutzbar ist. Es lag fast auf der Hand, dass die Höllentalbahn aufgrund ihrer topografischen Beschaffenheit, dem starken Verkehr im Sommer und Winter und durch die hohe Beanspruchung der Lokomotiven als Versuchsstrecke ausgewählt wurde:

Sie bietet im vermeintlich ebenen Dreisamtal bereits Steigungen von 20‰ zwischen Freiburg und Kirchzarten, anhaltende 25‰ oberhalb Kirchzarten/Himmelreich mit zahlreichen Bögen und Tunneln sowie 55‰ auf der Steilstrecke Hirschsprung – Hinterzarten und schließlich einen monatelangen, harten Winterbetrieb. Außerdem hatte die Reichsbahndirektion (RBD) Karlsruhe mit der Badenwerk AG bereits Verhandlungen über die Elektrifizierung der Höllental- und Dreiseenbahn geführt, aber die Umformung des aus dem Landesnetz entnommenen Drehstroms in Einphasen-Wechselstrom 16 $^2/_3$ Hz war wegen der hohen Anlagekosten nicht zu vertreten.

Ein 50-Hertz-Betrieb käme jetzt also gerade gelegen. Nach eingehender Prüfung des Projekts gab die DRG im Herbst 1932 „grünes Licht“ und erteilte im Mai 1933 der RBD Karlsruhe den Auftrag zur Elektrifizierung der Strecken Freiburg – Neustadt und Titisee – Seebrugg mit 50-Hz-Landesstrom aus dem Netz des Badenwerks.

Es waren sehr umfangreiche Anpassungsarbeiten bei laufendem Betrieb sowie mitunter schwierigen Witterungsverhältnissen auszuführen, bevor die Gleise mit Oberleitungen überspannt werden konnten. Um die Fahrgeschwindigkeiten erhöhen zu können, mussten im gesamten, fast nur aus Bögen bestehenden Streckenabschnitt Himmelreich – Hinterzarten Linienverbesserungen in Form von Begradigungen und Gleisverschiebungen bzw. Überhöhungen durchgeführt und mehrere Signalbrücken angehoben werden. Aufwendig waren auch die Reparaturen an den schmalen Gewölben der eingleisigen Tunnel und die Absenkung der Gleise, um den lichten Raum für die Aufhängung der Oberleitung zu vergrößern.

Die Arbeiten in den Tunneln gestalteten sich besonders schwierig, da diese fast ausschließlich in den Nachtstunden zwischen 20.30 Uhr und morgens bis 5.30 Uhr durchgeführt werden konnten. Die vor dem Finsterranktunnel die Reichsstraße 31 (heute B 31) querende Straßenbrücke musste – entsprechend der Gleisabsenkung im Tunnel – auf die entsprechende Höhe gebracht werden.

Auch in Hirschsprung senkte man die Gleise ab, um die Beton-Fußgänger- und die Straßenbrücke zu erhalten. Wo solche Maßnahmen nicht möglich waren, wurden Überbauten und Brücken angehoben oder neu gebaut. So beispielsweise die Fußgängerunterführung an der oberen Ausfahrt des Bahnhofs Höllsteig. Neben den beauftragten Fachunternehmen übernahm der kurz zuvor gegründete RAD (Reichsarbeitsdienst) einen Teil der

Der „Vordere Führerstand“ der E 244 01, aufgenommen in Höhe des Einfahr- bzw. Einfahr-Vorsignals Hinterzarten.



Durch den Bau der 63,5 m hohen Schluchsee-Staumauer in den Jahren 1929 bis 1932 entstand die höchstgelegene Talsperre Deutschlands (930 m ü. NN) und mit 7,5 km Länge sowie 1,4 km Breite der größte See des Schwarzwaldes. Seine tiefste Stelle beträgt 61 m. Der Wasserspiegel des ursprünglichen Gletschersees lag rund 30 m tiefer.



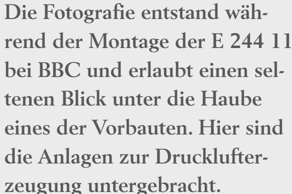
Das Unterwerk in Titisee. Zwischen den Tannenwäldchen sind die Strecken nach Neustadt und (rechts abzweigend) nach Seebrugg zu sehen.

Erd- und Böschungsarbeiten. Für die Stromversorgung wurde in Titisee ein Unterwerk errichtet, das über eine 18 km lange Leitung mit dem Landesstromnetz des Badenwerks in Löffingen verbunden war. Das Unterwerk sollte auch die Stromversorgung für die später zu elektrifizierenden Strecken Neustadt – Donaueschingen und Kappel-Gutachbrücke – Bonndorf übernehmen, wozu es jedoch nicht gekommen ist. Außerdem richtete man in Titisee eine Fahrleitungsmeisterei ein. Um bei der außergewöhnlichen Steigung von 55‰ und bei drei (eventuell) gleichzeitig im Blockabstand durch die Steilstrecke fahrenden Zügen eine ausreichende Fahrdrahtspannung zur Verfügung zu haben, wurde wegen der bei 50 Hz höheren induktiven Spannungsverluste die Fahrdrahtnennspannung auf 20.000 V festgesetzt. Die bei der Elektrifizierung verwendete Oberleitung basierte auf der DRG-Regelfahrleitung 1928 und wurde den Erfordernissen des 50-Hz-Betriebes angepasst. Sie ist bis heute fast vollständig erhalten und damit – vergleichbar mit historischen Triebfahrzeugen – ein einzigartiges, erhaltungswürdiges Dokument der Eisenbahngeschichte.

Die 50-Hz-Lokomotiven

Zeitgleich mit der Auftragsvergabe zur Elektrifizierung der Höllental- und Dreiseenbahn bestellte die DRG bei den Unternehmen AEG, BBC und SSW drei Bo’Bo’-Lokomotiven, die bauartmäßig wie die E 44 und mit einem Betriebsgewicht von 85 t




Die Fotografie entstand während der Montage der E 244 11 bei BBC und erlaubt einen seltenen Blick unter die Haube eines der Vorbauten. Hier sind die Anlagen zur Drucklufterzeugung untergebracht.

ausgeführt werden sollen. Zwischenzeitlich kam Krupp als vierter Lieferant einer 50-Hz-Lok hinzu. Die Beschaffung entsprechender Triebfahrzeuge war nicht unproblematisch, denn für den Betrieb mit 50-Hz-Einphasen-Wechselstrom mussten neue Lösungen gefunden werden. Um Erfahrungen sammeln zu können, wurde den Unternehmen gestattet, beim elektrischen Teil nicht nach einheitlichen, sondern unabhängig voneinander nach aussichtsreichen und günstigen Lösungen zu suchen.

Dem Bau der vier Elloks legte man folgendes Zugförderungsprogramm zugrunde: Höchstgeschwindigkeit 85 km/h bei 25‰, 60 km/h bei Bergfahrt auf der 55‰-Steilstrecke und bei Talfahrt 40 km/h. Als Anhängelast auf der Steilstrecke wurden 180 t gefordert, mit Schiebelokomotive 320 t. Wegen der Steilstrecke kam der Ausbildung der Bremsen besondere Bedeutung zu. In zwei der bestellten Lokomotiven (E 244 01 und E 244 11) wurde der Wechselstrom durch einen Gleichrichter in Gleichstrom umgewandelt. Einer der beiden Gleichrichter besaß Gitter zur Spannungsregelung. Die beiden anderen (E 244 21 und E 244 31) bekamen Motoren für 50-Hz-Strom.

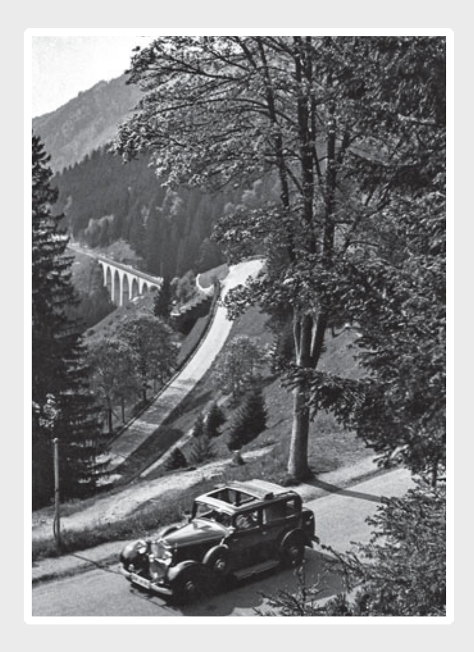
Die gesamten elektrischen Anlagen zwischen Freiburg und Neustadt, zwischen Titisee und Seebrugg sowie das Unterwerk Titisee wurden in 18-monatiger Bauzeit bis zum Herbst 1935 erstellt und das gesamte Netz am 18. Oktober 1935 erstmals unter Strom gesetzt. Die Aufnahme des elektrischen Zugbetriebes war eigentlich noch für 1935 vorgesehen, aber die Herstellung der kom-

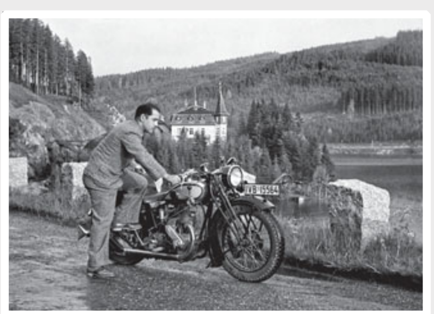

Die AEG-Lok E 244 01 hatte als einzige keine Vorbauten. Die Aufnahme entstand am 10. April 1938 beim Stellwerk 3 im Vorfeld des Freiburger Hbf.


Die von Krauss-Maffei (Fahrzeugteil) und BBC (elektrischer Teil) konstruierte E 244 11 wurde am 31. Januar 1936 an die Reichsbahn geliefert. Sie erhielt – wie E 244 01 – vier Gleichstrom-Reihenschlussmotoren, die je eine Achse antrieben. Das Foto gelang im Frühling 1936 im Bahnhof Himmelreich.


Der Fahrzeugteil von E 244 21 wurde bei Krauss-Maffei gefertigt, der elektrische Teil bei den Siemens-Schuckert-Werken. Mit 1.968 kW war E 244 21 zwar die leistungsschwächste E 244, Lok- und Werkstattpersonale mochten sie jedoch wegen ihrer technischen Einfachheit. Durch ihren hohen Dachaufbau – dort waren die Bremswiderstände für die elektrische Widerstandsbremse untergebracht – war sie gut von den anderen E 244 zu unterscheiden. Das Porträt oben entstand 1937 vor dem dreiständigen Ellokschuppen in Neustadt.


Aus einiger Entfernung unterschied sie sich nur unwesentlich von der Regelausführung einer E 44: Die von Krupp (Fahrzeugteil) und Garbe-Lahmeyer (elektrischer Teil) gebaute E 244 31. Das Porträt entstand beim Stellwerk 6 in Freiburg; die Lok blieb erhalten und befindet sich bei der Historischen Eisenbahn Mannheim e.V.





Im Jahr 1937: Oben ein Mercedes mit Stoff-Schiebedach oberhalb von Höllsteig, darunter Felix Scherer mit seiner schweren „Triumph“ beim Seehotel Hubertus in Seebrugg.

(rechts) Für den am 5. Oktober 1936 beginnenden Winterfahrplan hatte die DRG auf der Höllentalbahn den täglichen Einsatz von zwei E 244 vorgesehen, während die beiden anderen in Bereitschaft oder für Probefahrten zur Verfügung stehen sollten. Dieser Plan ließ sich jedoch nicht halten. Mit den wenigen Elloks beförderte man daher bevorzugt Eilzüge. Hier führt E 244 21 im April 1937 den E 387 Freiburg – Ulm (– München) über die Ravenna-Brücke in Richtung Hinterzarten.

plizierten elektrischen Lokomotiven forderte einen höheren Zeitaufwand als vorausgesehen werden konnte. Die E 244 31 war die erste Ellok überhaupt, an deren Bau die Firma Krupp (allerdings nur mit der Herstellung des Fahrzeugteils) beteiligt war.

Mit der am 4. Januar 1936 gelieferten E 244 31 begannen am 6. Januar erste Probefahrten. Der offizielle elektrische Zugbetrieb auf der Höllental- und Dreiseenbahn wurde am 18. Juni 1936 eröffnet. Von einem elektrischen Betrieb im eigentlichen Sinne konnte jedoch keine Rede sein, denn zunächst stand die umfassende Erprobung des 50-Hz-Betriebes im Vordergrund, wofür ein spezieller 50-Hz-Messwagen zur Verfügung stand.

Jede der vier E 244 erfüllte die geforderten Bedingungen, sie zeigten jedoch, wie nicht anders

Lokomotive	A	P	Z
E 244 31	04.01.	06.01.	08.06.
E 244 11	31.01.	16.06.	06.09.
E 244 21	07.02.	10.02.	18.06.
E 244 01	19.08.	24.08.	22.12.

(A = Ablieferung; P = 1. Probefahrt; Z = 1. Fahrt im öffentlichen Zugbetrieb)

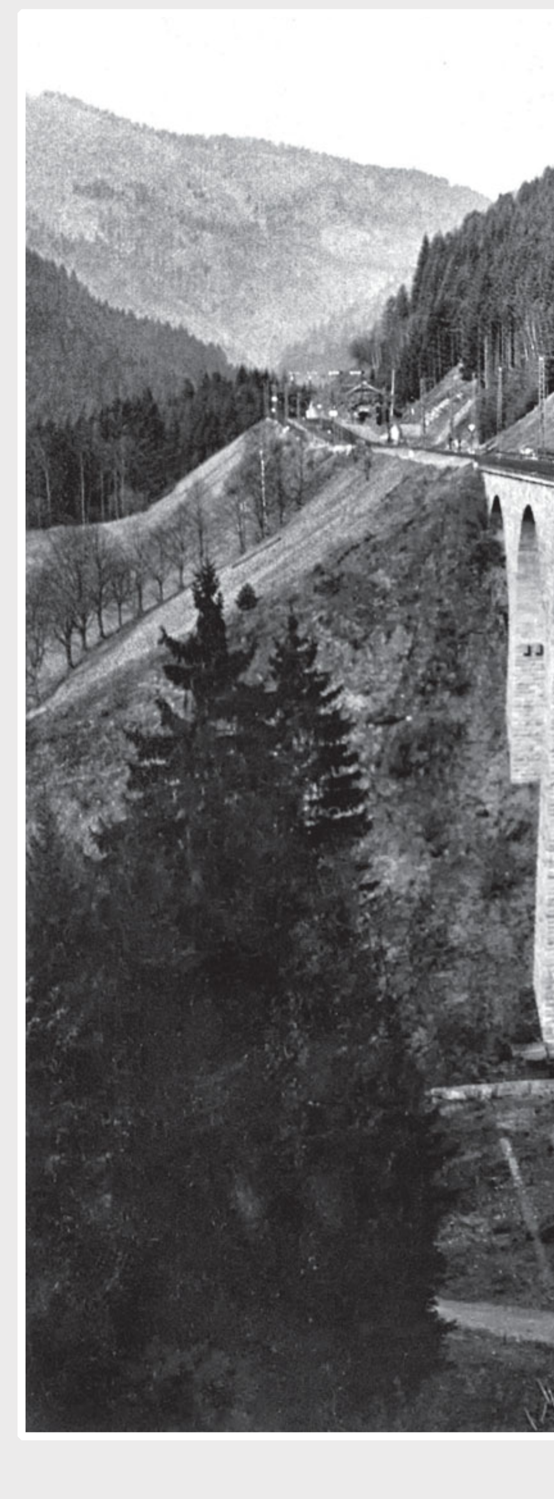
zu erwarten war, spezifische Stärken und Schwächen. Ihre härtesten Belastungsproben hatten die vier Elloks zu erbringen, als sie mit einem 180-t-Zug aus dem Stand anfahren und in der Steilrampe beschleunigen mussten. Da dabei die Steigungszugkraft wuchs und die Beschleunigungszugkraft sank, war eine Steigerung der gesamten Zugkraft auf 20 t erforderlich, damit eine ausreichende Beschleunigung gehalten werden konnte. Bereits nach 220 Metern waren 50 km/h erreicht und wenig später 60 km/h. Die Baureihe 85 schaffte hier bei gleicher Belastung nur 23 km/h trotz ihres enormen Reibungsgewichts von 100 t.

Gleichzeitig befanden sich im Bw Freiburg Pbf zahlreiche Lokomotivführer und Werkstattpersonale in Ausbildung, um sich mit den E 244 und ihren gravierenden technischen Unterschieden vertraut zu machen. Jede Lok war grundsätzlich anders aufgebaut und ihre elektrischen Ausrüstungen nicht untereinander tauschbar. Da schadhafte Teile beim Hersteller neu gefertigt oder repariert werden mussten, war die Einsatzbereitschaft der E 244 mitunter stark eingeschränkt. Ihre Unterhaltung bereitete erhebliche Schwierigkeiten (erst im Lauf der Zeit war man im Bw Freiburg Pbf in der Lage, selbst für Abhilfe zu schaffen).

Sowohl Probefahrten und Personalausbildung als auch der schrittweise Übergang in den Alltagsbetrieb erfolgten in Zusammenarbeit der DRG mit den beteiligten Unternehmen. Dabei ergab sich, dass die Anhängelast der vier E 244 von ursprünglich 180 t auf 160 t gesenkt werden musste, da bei dem im Gebirge oftmals ungünstigen Schienenzustand (Regen, Laub, Schnee und Eis) der Haftwert in der 55-‰-Steigung deutlich überschritten wurde. Diese Anordnung trat ab dem 1. Januar 1938 in Kraft.

Die Betriebssicherheit der 50-Hz-Loks mit Reihenschlussmotoren (E 244 11 und E 244 22) war zufriedenstellender als diejenige von E 244 01 sowie von der Krupp-Lok E 244 31 trotz ihren überlegenen Induktionsmotoren. Die Gleichrichter von E 244 01 und E 244 11 erforderten nach längeren Stillstandzeiten eine Aufrüstzeit von ca. 15 Minuten und sogar etwas länger bei Eis und Schnee. Dagegen lief der Betrieb mit der Siemens-Lok E 244 21 weitgehend problemlos, einen Schwachpunkt bildeten allerdings die ungünstigeren Kommutierungsverhältnisse beim 50-Hz-Motor gegenüber Motoren mit 16 $^2/_3$ Hz.

Erst nach fünf Jahren war es möglich, durch Erfahrung und durch die Behebung von Mängeln bei diesen technisch neuartigen Elloks die zahlreichen Ausfälle – u.a. infolge der hohen elektrischen und mechanischen Beanspruchung – auf ein vertretbares Maß zu senken. Und endlich konnte die Reichsbahn im Juli 1941 den 50-Hz-Betrieb als vollen Erfolg und als Pionierleistung der Zusammenarbeit mit der Elektroindustrie bezeichnen. Der Zweite



Weltkrieg verhinderte jedoch alle Pläne bezüglich der Erweiterung des elektrischen Netzes wie auch die Beschaffung weiterer 50-Hz-Triebfahrzeuge.

Aber die Erkenntnisse aus dem 50-Hz-Betrieb beeinflussten die Entwicklung elektrischer Triebfahrzeuge bzw. des elektrischen Zugbetriebes in Deutschland nachhaltig. Die Frage bezüglich der fahrplantechnischen Möglichkeiten mit den E 244 stellte sich bei der Reichsbahn nicht, denn nur selten befanden sich mehr als zwei E 244 gemeinsam im Einsatz. Unangebracht ist deshalb auch der in der Literatur oftmals zitierte Satz, „dass man auf die Anwendung schnellerer Fahrzeiten der Elloks verzichten musste wegen des gemeinsamen Betriebes mit den langsameren Dampfloks“. Die gemeinsame Zugförderung hatte die DRG von

Anfang an so vorgesehen. Während des Zweiten Weltkriegs und danach bestritten fast ausschließlich (besonders nach der vollständigen Zerstörung der Oberleitungen 1944 in Freiburg Hbf) die kraftvollen und zuverlässigen 85er den Planbetrieb auf der Höllental- und Dreiseenbahn. Erst ab Ende der vierziger Jahre hatte sich der elektrische Betrieb (mit zwei weiteren 50-Hz-Triebfahrzeugen) wieder konsolidiert.

Bei der Einführung des 50-Hz-Betriebes zwischen Freiburg und Neustadt 1936 war vorgesehen, die Oberleitung bis Donaueschingen weiterzuführen. Dementsprechend war ja bereits das Unterwerk in Titisee ausgelegt. Die politische Entwicklung bis 1939, der Zweite Weltkrieg und schließlich die schwierigen Nachkriegsjahre verhinderten dies, aber nachdem in den fünfziger Jahren die Rheintalstrecke und in den siebziger Jahren die Schwarzwaldbahn elektrifiziert worden waren, wären die durchgehende Elektrifizierung sowie Linienverbesserungen der östlichen Höllentalbahn sinnvoll und finanziell möglich gewesen. Damit hätte der betrieblich lästige Lokwechsel in Neustadt eingespart werden können, denn die erforderliche Umspannzeit von der elektrischen Traktion auf Dampflokomotiven bzw. später auf Diesellokomotiven betrug 6 bis 8 Minuten, davon entfielen auf den Fahrgastwechsel und den Ladedienst gerade mal 1 bis 2 Minuten.





Freiburg Wiehre

Seit dem Mittelalter wird das Dorf Wiehre in alten Stadtansichten südlich der Dreisam dargestellt. Erstmals erwähnt wurde es im Jahre 1008, also 112 Jahre vor der ersten Erwähnung von Freiburg. Der Name leitet sich von „Wuorli“ – Wuhre – ab. Mit diesem Begriff wird auch heute noch im alemannischen Sprachgebiet ein Wehr bezeichnet. Bereits im frühen Mittelalter staute und regulierte man die Dreisam mit Wehren, um Land zu gewinnen. Die Bezeichnung „Wuhre“ ging schon damals auf die so entstandene trockene und „bewehrte“ Fläche über.



Über dem Bahngelände hinweg erkennt man die prächtigen Gebäude der Urachstraße und die Einmündung der Hildastraße.

Die Stadt Freiburg entwickelte sich über die Jahrhunderte hinweg prächtig. Dank seiner günstigen Lage an der Nord-Süd-Handelsroute im Rheintal wurde Freiburg zum wichtigen Warenumschlags- und Handelsplatz. Zusätzliche Attraktivität bekam die Stadt durch den Abbau von Bodenschätzen in der Region und vor allem auch auf ihrer Gemarkung. Vor allem die Silberfunde am Schauinsland, dem „Hausberg" von Freiburg, brachten Reichtum, Ansehen und Stärke in die Stadt. Aus heutiger Sicht ist kaum vorstellbar, daß Freiburg nur 6000 Einwohner hatte, als man mit dem Bau des Münsters begann.

Vor den Toren der Stadt profitierte naturgemäß auch das Dorf Wiehre von der Entwicklung des größeren Nachbarn, denn jeder, der von Osten nach Freiburg wollte, musste das Dorf durchqueren. Schon früh versuchte die Stadt, sich Wiehre einzuverleiben, wie es bereits im Jahr 1457 mit dem Dorf Herdern gelungen war. Diesem Verlangen konnte man jedoch in Wiehre lange widerstehen, auch wenn im 19. Jahrhundert abzusehen war, dass Wiehre eines Tages zur Stadt Freiburg gehören würde. Um die eigenen Interessen und Kräfte zu bündeln und sich auf die verändernde Situation vorzubereiten, wurde 1875 der „Lokalverein Wiehre" gegründet. Aus diesem Verein sind später die beiden heutigen Bürgervereine „Unter- und Mittelwiehre" und „Oberwiehre und Waldsee" hervorgegangen.

1876 war es dann soweit und Wiehre wurde tatsächlich ein Stadtteil von Freiburg. Seitdem haben die Bürgervereine die einsetzende stürmische Entwicklung und die strukturellen Veränderungen, die mit Beginn des 20. Jahrhunderts immer stärker wurden, aktiv begleitet und damit auch stets die Interessen der heute rund 37.000 Wiehremer Bürger vertreten.

Naturgemäß war der bereits geplante Bau der Höllentalbahn mit dem Bahnhof Wiehre als Durchgangsbahnhof ein zentrales Thema in den ersten Jahren des Bürgervereins. Der Streckenver-



Gerade verlässt ein Güterzug gezogen von zwei 75ern den Bahnhof Wiehre Richtung Neustadt.



Blick entlang der Urachstraße. Im Hintergrund das Bahngelände, links Wohnhäuser

lauf durchmisst praktisch den ganzen Stadtteil Wiehre von West nach Ost. Baubeginn der Bahnlinie war im Jahre 1882, die Eröffnung erfolgte 1887. Die Bahn hat die Entwicklung des noch jungen Freiburger Stadtteils gefördert. Relativ schnell wurden die noch freien Flächen um den Bahnhof herum bebaut.

Der Freiburger Oberbürgermeister Otto Winterer, der 25 Jahre lang die Geschicke der Stadt prägte, hatte den ehrgeizigen Plan, Freiburg zu einer modernen und attraktiven Stadt zu formen. Eine seiner ungewöhnlichen Ideen setzte er 1892 kurz nach Beginn seiner Amtszeit um. Er lud die Bürger der Stadt Hamburg, von denen viele vor der dort grassierenden Choleraepidemie fliehen wollten, nach Freiburg ein. Er versäumte nicht, auf die Freiburger Universitätsklinik hinzuweisen, die als sehr fortschrittlich galt. In der Folge wurden für viele betuchte Hamburger prächtige Villen und Stadthäuser in Wiehre und anderen Stadtteilen gebaut. In der Goethestraße und in der Urachstraße stehen solche Häuser noch heute.

Unter den ortsansässigen und zugereisten Architekten, die die Gebäude damals planten, profilierte sich der Freiburger Rudolf Schmid besonders. Er entwickelte um 1910 die „konservative" Freiburger Architektur. Im Gegensatz zu anderen Ansätzen in anderen Städten legte er Wert auf eine „halboffene" Bauweise, z.B. durften Doppelhäuser nur maximal 35 m lang sein, sie sollten Balkone, Erker, Vorgärten aufweisen und Bäume sollten an den Straßenrändern stehen.

Solche Vorgaben wurden Bestandteile der Freiburger Bauregeln, die nicht nur für den Stadtteil Wiehre galten. Auf ihrer Grundlage und in Verbindung mit den schon 1887 beim Bau des Wiehrebahnhofs überaus großzügig angelegten Grünanlagen entstand ein prachtvolles, einzigartiges und großstädtisches Stadtbild an der Urachstraße, die als noble „Bahnhofsallee" viel hermachte. Bei meinen Plänen spielte auch eine Rolle, dass ich zehn Jahre lang in der Wiehre gewohnt habe – 50 m entfernt vom Verlauf der alten Strecke. So war es nicht nur der alte Bahnhof Wiehre, der mich bei der Planung dieses Teils meiner Anlage reizte, sondern auch das eindrucksvolle Umfeld.

Eröffnung der Bahnstrecke

Am 17. Mai 1887 wurde die Eröffnung der Bahnstrecke gefeiert. Großherzog Friedrich 1. von Baden ließ es sich nicht nehmen, die Fahrt von Freiburg nach Neustadt mitzumachen. Ein langer Zug mit festlich geschmückter Lokomotive setzte sich im Hauptbahnhof in Bewegung und hatte nach wenigen Minuten den Bahnhof Wiehre erreicht, wo er von einer großen Menschenmenge erwartet wurde.

Jahrzehntelang hatten die Freiburger und die ganze Region vom Rheintal bis in den Hochschwarzwald auf diesen Tag gewartet. Einige Initiatoren und Kämpfer für diese Bahnlinie erlebten diesen Tag nicht mehr, so auch Robert Gerwig, der die Bahn geplant hatte und als Bauleiter der Verantwortliche war. Er verstarb bereits im Dezember 1885. Besonders tragisch war, dass Franz Joseph Faller aus Lenzkirch, Reichstags- und Landtagsabgeordneter und engagierter Kämpfer für die Bahn, während des Einlaufens in Titisee einem Herzschlag erlag.

Der Eröffnungszug mit den Ehrengästen setzte seine Fahrt nach Ansprachen und Glückwünschen fort. Der nächste Halt war die Station Littenweiler, wo ebenfalls viele Menschen versammelt waren und Reden gehalten wurden, bevor der Zug weiterfuhr nach Kappel und dann nach Kirchzarten. So ging es weiter von Station zu Station bis Neustadt. Überall wurde der Zug begrüßt, gefeiert und mit guten Wünschen für den Erfolg der Bahn schließlich wieder auf die Strecke geschickt.

Bei der Planung hatte man sich als hauptsächliches Beförderungs-"Gut" dieser Strecke Holz und Vieh vorgestellt, und ein wenig Personenverkehr für die Werktätigen. Dies traf auch in den ersten Betriebsjahren zu. Ab der Jahrhundertwende machte die Personenbeförderung jedoch nach und nach aufgrund der vermehrt reisenden Touristen einen immer größeren Anteil aus. Die Bahn hatte wesentlichen Anteil an der Entwicklung des Tourismus im Schwarzwald, insbesondere des Wintertourismus.

In Wiehre gab es zehn beschrankte Bahnübergänge. Diese erwiesen sich in der Folge mehr und mehr als Verkehrshindernis für den zunehmenden Straßenverkehr. Dies, der Bau der Straßenbahn und die wachsende Ausdehnung des Stadtteils Wiehre brachten schon bald Überlegungen für eine Verlegung der Bahn auf den Tisch. Etwa ab 1903 wurden von der Stadt und der Bahn hierzu verschiedene Pläne entwickelt. Eine große Schwierigkeit war die Geologie des Lorettobergs, den die Bahn durch einen Tunnel unterfahren sollte, um dann kreuzungsfrei über eine Brücke bis auf die westliche Seite des Hauptbahnhofs geleitet zu werden. Auch war die Finanzlage der Stadt angespannt. Trotzdem erfolgte der erste Spatenstich für die Neutrassierung am 7. März 1914. Der Erste Weltkrieg brachte jedoch wenige Monate später alle Arbeiten zum Erliegen. Erst 1925 ging es wieder voran.

Die damalige Streckenplanung kann man durchaus als zukunftsträchtig bezeichnen. Der neue Bahnhof entstand nur etwa 200 m östlich vom alten am Fuße des Freiburger Stadtwalds. Hier endet die Bebauung bis heute. Auch war die Elektrifizierung Anfang der 1930er Jahre schon beschlossen und wurde beim Bau des 302 m langen Sternwald- und des 514 m langen Lorettotunnels berücksichtigt.

Der Abschnitt vom Bahnhof Wiehre bis zum Hauptbahnhof wurde zweigleisig angelegt. Weiterhin entstanden mehrere lange Abstellgleise, um den Hauptbahnhof zu entlasten. Ein Kuriosum ergab sich, da die neue Strecke um 1,7 km länger ist als die alte: Um nicht die ganze Strecke bis Neustadt neu beschildern zu müssen, beginnt die Kilometrierung im Hauptbahnhof bei (minus!) –1,7 km. Erst beim neuen Bahnhof Wiehre hat die Zählung 0,0 km erreicht und knüpft dort somit nahtlos an die alte an. Das ist bis heute so!

Im November 1934 eröffnete man den neuen Bahnhof Wiehre feierlich, wenn auch nicht so aufwendig, wie man seinerzeit bei der Eröffnung der Strecke durch das Höllental hinauf in den Hochschwarzwald im Jahre 1887 verfuhr. Der Beginn des elektrischen Betriebs folgte im Jahre 1936. Mit ihm ergab sich eine weitere Verkürzung der Fahrzeit von Freiburg nach Neustadt gegenüber dem schon nach der Fertigstellung des neuen Ravenna-Viadukts und dem Ende des Zahnstangenbetriebs mit Hilfe der neuen 85er beschleunigten Betriebs. Nun brauchte man für die Strecke nur noch 1 Stunde und 40 Minuten.

Mit der Eröffnung des neuen Bahnhofs wurde die Linie 6 der Freiburger Straßenbahn, die den Bahnhof in Wiehre bisher bedient hatte, nach 33 Jahren eingestellt. Ihre Stationen waren in der Hilda-, der Urach- sowie in der Lorettostraße gewesen. Natürlich gab es Pläne für eine neue Strecke über den neuen Bahnhof; sie wurden jedoch nicht realisiert. Dorthin führt seitdem eine Buslinie.

Kurzzeitig wurde die Linie 6 während des Krieges (1940) reaktiviert, bevor sie 1950 endgültig verschwand. Wie in vielen Städten wurden auch in Freiburg nach dem Krieg zahlreiche Tramstrecken stillgelegt und in den 1960er Jahren ihre Schienen entfernt. So auch in Wiehre, wenn auch dort manche Gleise einfach überteert wurden. Im Jahre 2014 entdeckte man bei Asphaltarbeiten in der Urachstraße die alten Schienen einschließlich der speziellen Pflasterung. Diese Gleise liegen heute noch dort!

Das alte Empfangsgebäude in Wiehre hatte der Eisenbahn nur 47 Jahre gedient, aber das sollte beileibe nicht sein Ende sein. Die Stadt Freiburg hatte schon früh ihr Interesse an der Übernahme des Bauwerks und des gesamten alten Bahnhofsgeländes angemeldet. Im historischen Bahnhofsgebäude befindet sich heute das „kommunale Kino", ein Café und eine kleine Bühne für Aufführungen. Um das Gebäude herum findet regelmäßig ein Markt statt, es wird Boule gespielt – kurzum, es gibt hier bis heute ein reges Leben.

Lange Zeit war die Nutzung der alten Bahntrasse für eine Schnellstraße im Gespräch. Sie sollte den steigenden Durchgangsverkehr aufnehmen und angrenzende Gebiete entlasten. Diese lange Zeit favorisierte Planung wurde aber fallen gelassen, nicht zuletzt, weil sich Widerstand in der Bürgerschaft formierte. Hierzu passt, dass in Freiburg, im Gegensatz zu vielen Städten, die Straßenbahn recht früh mit ihren Vorteilen wiederentdeckt wurde und man anfing, neue Strecken zu planen und zu bauen. Das setzt sich bis in die Gegenwart fort und passt sehr gut zum entwickelten Umweltbewußtsein der Bürger und zum Image der „Green-City", wie Freiburg gerne genannt wird.

Wiehre im Modell

Ein Bau des neuen Bahnhofs Wiehre auf meiner Anlage war aufgrund der Platzverhältnisse von Anfang an nicht denkbar. So habe ich mich nach langen Überlegungen dazu entschlossen, das Gleisbild des alten Bahnhofs wiederzugeben. Dadurch muss ich leider beim Betrieb Nachteile in Kauf nehmen, denn der alte Bahnhof hat nie eine Elektrifizierung gehabt. Sie kam erst mit dem neuen Bahnhof 1936. Also fahren bei mir offiziell keine Elloks durch Wiehre ...

Schon beim Bau der anderen drei Bahnhöfe Bonndorf, Lenzkirch und Neustadt musste ich erfahren, dass die Darstellung eines Zustands von vor 80 Jahren erhebliche Recherchen erfordert. So war das auch bei meinem neuen Projekt und es war wieder eine große Herausforderung für mich. Andererseits stellt der Wiehrebahnhof eine ganz neue Situation dar, neben dem eher ländlichen Rahmen gibt es nun einen richtig großstädtische Teil der Anlage mit Stadthäusern und Straßenbahn und ein kleines Stückchen Freiburger Stadtgeschichte ist entstanden.

Sehr hilfreich waren die Besuche im Freiburger Stadtarchiv. Dort stieß ich mit Hilfe meines Freundes Klaus Rechner auf eine Serie von Schwarzweißfotos aus den frühen 1930er Jahren, die vom damaligen Bauamt in Auftrag gegeben worden waren. Das seinerzeitige Ziel war die Dokumentation der Häuser in der Wiehre für die Zukunft. Es war immer nur ein Foto von jedem Haus verfügbar.

Die Aufnahmen waren im Winter entstanden, so blieben die Ansichten weitgehend ungestört durch das Blattwerk von Bäumen und Büschen. Was für mein Erkennen der Gebäudedetails vorteilhaft war, geriet zum Nachteil, als ich die für die Gesamtgestaltung wichtigen Informationen über die Vegetation, besonders über große Bäume, erkunden wollte. Viele der Bäume waren außerhalb der vom Fotografen gewählten Bildausschnitte geblieben oder wurden durch andere Bäume verdeckt.

Trotzdem: Diese Fotos waren fortan wichtige Zeitzeugen für viele Einzelheiten und ermöglichten mir, die Veränderungen der Gebäude von 1934 bis heute zu erfassen!



Ein Personenzug verlässt Wiehre Richtung Freiburg.



Die Ausfahrt ist in einem engen Bogen um die Ladegleise herum angelegt.



Wiehre im Modell

Die Gleisanlagen des alten Bahnhofs Wiehre waren überschaubar: zwei Gleise für den Personenverkehr, eines für den Güterverkehr, ein Ladegleis und ein Umfahrgleis. Dazu als Stumpfgleise fünf Lade- und zwei Abstellgleise. Gleistechnisch gesehen ist die Einfahrt aus Richtung Höllental bemerkenswert, hier wurde ein „Hosenträger“ (ähnlich wie in Bonndorf und Lenzkirch) mit zwei doppelten Kreuzungsweichen gebaut. Es gibt je ein Gruppenausfahrsignal in Richtung Höllental und in Richtung Hauptbahnhof und je Seite ein Einfahrsignal. Die Weichen in den Gleisen 1 und 2 wurden vom Bahnhofsgebäude aus gestellt, alle anderen waren Handweichen. Die beiden Schranken wurden von Wärtern vor Ort bedient. Die dritte Schranke, die die Sternwaldstraße sichert, ist bei meinem Aufbau nicht nachgebildet.

Optischer Mittelpunkt meines Modells ist die Urachstraße mit der Freiburger Kulisse.. Wie auch in der Realität präsentieren sich die inzwischen 80 bis 100 Jahre alten Stadthäuser mit ihren drei- bis vierstöckigen Fassaden als gelungenes Ensemble und schönes Beispiel für einen bunten Fächer der damaligen Architektur. War bisher der Bahnhof Neustadt der erste Blickfang, wenn man in die Modellbahnscheune trat, so ist es nun der Bahnhof Wiehre.

Kompromisse bei der Umsetzung waren, wie bereits angedeutet, vorprogrammiert. Die zur Verfügung stehende Länge war um ca. 150 cm zu gering. Aber wo fiel es am wenigsten auf, wenn ich verkürzen musste? Für mich war wichtig, das Bahngelände um das Empfangsgebäude und den Güterschuppen herum und die zahlreichen Gebäude, Hütten und Lagerplätze der Bahnkunden darzustellen. Dies war die Basis für den schon partiell entwickelten vorbildgerechten Betrieb im Rahmen eines Fahrplans.

Die Ausfahrt in Richtung Hauptbahnhof bestand beim Vorbild nur aus drei Weichen, die in ein Gleis mündeten. Nach ca. 200 m war der Zug schon auf der Strecke. Ganz anders als auf der Höllental-Seite: Hier benötigten die Rangier-, Lade- und Abstellgleise mit den zahlreichen Firmen an den Gleisen viel mehr Platz. Obwohl auch hier bei der Einfahrt in der Länge gekürzt werden musste, sind alle Gleise vorhanden und die fehlenden Meter werden nicht vermisst.

Der Bahnhof und die parallel verlaufende Urachstraße enden im Modell in Richtung Hauptbahnhof bei der Glümerstraße. Gen Norden, also bahnabgewandt vom Bahnhofsgebäude aus gesehen, ist die Urachstraße bis zur Dreikönigstraße dargestellt. Wer nachzählt, wird feststellen, dass ein Haus weniger da ist als in Wirklichkeit. Es fehlt das Doppelhaus mit der Nr. 45/47. Dieses Haus war im Jahr 1934 noch gar nicht gebaut, wie auf alten Foto gut zu sehen ist. Also entschloss ich mich, das ganze Grundstück zu „unterschlagen.“ So konnten alle anderen Grundstücke so groß werden wie in der Realität, ebenso die Häuser.



Auf Gleis 1 kommt gerade ein Personenzug aus Neustadt zum Stehen. Nach dem Fahrgastwechsel wird er seine Reise nach Freiburg fortsetzen. Währenddessen nehmen die Eisenbahner an der Ladestraße Abschied von der Zahnradlok der badischen Reihe IX b.

Pläne der Häuser hatte ich im Stadtarchiv nicht bekommen, aber wichtige Fotos. Auch hatte keiner der befragten Hausbewohner einen Plan. Die meisten sind nach dem Krieg hierher gezogen, manche erst zur Miete und später haben sie das Haus gekauft. Gottlob stehen heute alle Häuser noch weitgehend unverändert am Platz, es gab auch keine Zerstörungen durch den Krieg, obwohl es Luftangriffe der Amerikaner auf den Wiehrebahnhof gab, ist kein Haus getroffen worden.

Für mein Projekt ist es sicherlich sehr vorteilhaft gewesen, dass die Häuser von der Hausnummer 21 bis zur Nummer 39 und auch das alte Bahnhofsgebäude seit Jahren unter Denkmalsschutz stehen. Trotzdem konnte ich feststellen, dass deutliche Veränderungen vorgenommen wurden; z.B. fehlt der große sehr typische Eckturm der Pension „Univers"; die zwei Türmchen an den Ecken des Wiehre Hofs sind erst auf die halbe Höhe reduziert worden, in den letzten Jahren ist das linke dann ganz entfernt worden.

Dachgauben verschwanden, viele neue kamen dazu. Erker wurden verändert und eiserne Gitter sind durch Zäune und Hecken ersetzt worden. Viele Fenster erhielten einfachere Nachfolger, bei denen die filigranen Sprossen fehlen. Die Vorgärten haben sich wahrscheinlich insofern verändert, als heute mehr Grünflächen zu sehen sind, wo früher Blumenbeete und Stauden wuchsen. Dasselbe wird wohl bei den rückwertigen Gärten der Fall sein. Die Größe der Grundstücke war relativ klein, aber Platz für Gemüse und Obstanbau war vorhanden. Die Grundstücke der Häuser in der Erwinstaße sind deutlich größer. Profitiert haben die Bewohner der Urachstraße, denn sie blicken ins Grüne, hoffentlich noch lange. Andere Städte haben ihre Bebauungspläne so verändert, dass die Bebauung solcher Grünzonen durch „Nachverdichtung" möglich wird. Dies bedeutet für die betroffenen Anwohner fast immer eine enorme Verschlechterung der Lage.

Bis 1934 hatte sich die Vegetation in den bis dahin vergangenen 47 Jahren seit dem Bau und der Eröffnung der Bahn stark verändert. Der eine oder andere Baum aus den 1880ern lebte damals noch, ist aber heute nach weiteren 82 Jahren nicht mehr zu finden. Ein letzter Zeitzeuge stand noch bis vor fünf Jahren im Garten des Hauses Nr. 39. Es war eine Blutbuche, von der ich lange nichts wusste – bis ich einen Bewohner besuchte, um ihn über die Vergangenheit zu befragen. Danach ließ ich mir von einem Könner ein prächtiges Blutbuchenmodell machen, und heute ziert die Nachbildung dieser meines Wissens einzigen „Überlebenden" aus der Zeit, als das Haus gebaut wurde, meine Anlage.

Irgendwann hatte ich alle Daten und Informationen für die Rekonstruktion aller Häuser auf der Basis 1934 zusammen, und nun begann der Laser seine Arbeit. Im Ergebnis ist der Gesamteindruck imposant und alles wirkt nobel.



Holz ist eines der wichtigsten „Erzeugnisse“ des Schwarzwalds. Daher gibt es kaum einen Güterzug aus Neustadt, in den nicht auch einige Wagen mit Stammholz eingestellt sind.



Während der PmG aus Neustadt gerade in Wiehre einläuft, macht sich eine 85er daran, ihren Eilzug das Höllental hinaufzuschleppen.

Bahnkunden und Ladegüter

Zum Zeitpunkt der Eingemeindung in die Stadt Freiburg hatte Wiehre einen ansehnlichen Bestand an Industriefirmen aufzuweisen, z. B. die Näh- und Stickseiden Fabrik Carl Mez u Söhne, die Papierfabrik Flinsch, Brauerei Ganter, die Knopffabrik Risler.

Letztere war ein großes Unternehmen, welches 1837 von Jeremias Risler aus dem Elsass gegründet wurde und ab 1846 hochwertige Porzellanknöpfe als Hauptprodukt herstellte. Die zeitweise weit mehr als 2600 im Werk und in Heimarbeit Beschäftigten bewohnten die heute noch existierenden „Knopfhäusle“ an der Schwarzwaldstraße. Die Häuser zeugen heute noch von der fortschrittlichen und sozialen Einstellung der Inhaber.

Für mich war die Tatsache besonders interessant, dass die Firma Risler ein eigenes Gleis für eine Pferdebahn in der Hildastraße hatte, über welches Frachten zum und vom Güterbahnhof gebracht wurden. Leider mußten die Gleise der neuen Straßenbahn weichen. Am 14.10. 1901 wurden die ersten Straßenbahnlinien A und C in Betrieb genommen, ungefähr sechs Wochen später die Linie B, sie fuhr durch die Hilda- und die Urachstraße und war 2,7 km lang.

Die Stadtpolitik in Freiburg führte im Laufe der Zeit zu einer Verlagerung von größeren Firmen in den westlichen Stadtteil Stühlinger, und Wiehre entwickelte sich zu einem gehobenen Wohngebiet mit Villen, Doppelhäusern, großzügigen Straßenzügen und Grünanlagen, „die Wiehre“ wurde ein Quartier für die Oberschicht.

Für die Bahn gab es eine Vielfalt von Bahnkunden und somit auch von Ladegütern. Allen voran waren die Kohlen- und Brennstoffhändler vertreten, von denen es 1934 allein vier im Wiehrebahnhof gab, es folgten die Holzverarbeiter, der Viehhandel und die Brauereien. Etwa ein Dutzend Firmen war mit ihren von der Bahn gemieteten Flächen am Gleis 5 angesiedelt gewesen. Jedoch mussten sie – jedenfalls in den 1920er und 1930er Jahren – ihre Frachten bei den Ladegleisen oder an der Rampe abholen. Be- und Entladen am Gleis 5 hätte zeitraubendes Rangieren und damit Wartezeiten zur Folge gehabt.

Einen Gleisanschluss gab es nur für die Unternehmen an Gleis 13 und die Firma Kohlen-Keller an Gleis 12. Die Rampe mit ungefähr 60 m Länge war hauptsächlich für die Verladung von Stammholz und Papierholz gedacht. Direkt hinter der Rampe endete an einer Gleiswaage das Feldbahngleis der Firma Paul Faller – großes Sägewerk und Holzhandel – welche schon vor dem Bau der Bahn weite Teile des Geländes ihr Eigentum nannte. Die Bahnkunden von Röder über Ganter bis zu Hauck werden wir uns etwas später ansehen.

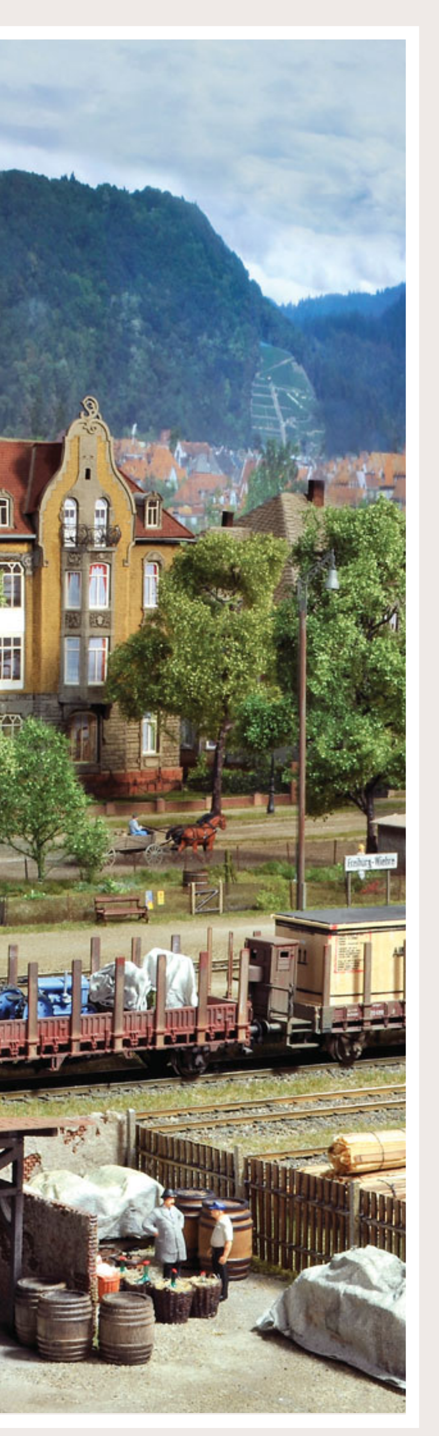


Die Bahnhofsallee

Wir denken uns zurück in unseren Zug aus Neustadt, der in den Bahnhof Wiehre eingelaufen ist und jetzt auf Gleis 1 anhält. Wir steigen auf den sandigen Bahnsteig hinunter, der ohne Bahnsteigkante oder Steineinfassung mit gewölbter Oberfläche nicht gerade einladend wirkt. Das trifft auch zu auf den Bahnsteig 2. Wir gehen in das schöne Empfangsgebäude mit der typischen badisch-großherzoglichen Bahnarchitektur und durchqueren den Schalterraum. Wenn wir das Gebäude verlassen, können wir den großzügigen Bahnhofsplatz und die Urachstraße gut überblicken mit großstädtisch wirkenden drei- und viergeschossigen Gebäuden und zahlreichen Bäumen.

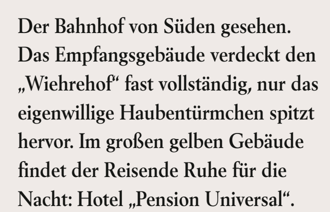
Direkt vor dem Empfangsgebäude befindet sich die Haltestelle der Linie 6 der Straßenbahn. Genau vis-à-vis erhebt sich das Haus No 25 der „Wiehrehof" und diagonal über die Kreuzung hinweg das Hotel „Pension Universal". Machen wir nun einen Spaziergang zunächst nach rechts zu den Grünanlagen gegenüber, die unter den alten Bäumen zum Laufen einladen. Links an der Ecke sticht der schmucke Kiosk ins Auge, direkt dahinter die eingezäunten sehr schön angelegten Gärten der Bahnbediensteten, die wir in ähnlicher Form auch schon in den Bahnhöfen Bonndorf, Lenzkirch und Neustadt gesehen haben.

Die Grünflächen – ohne Blumenbeete – sind mit einem niedrigen Zaun eingefasst, der mit kurzen gusseisernen Pfosten gehalten wird. An den Wegen stehen Bänke, eine davon blickt hinüber über die Gleise zum Sternwald. Die Übergänge hinüber zu den Trottoirs der Glümer- und Urachstraße sind gepflastert mit Gra-

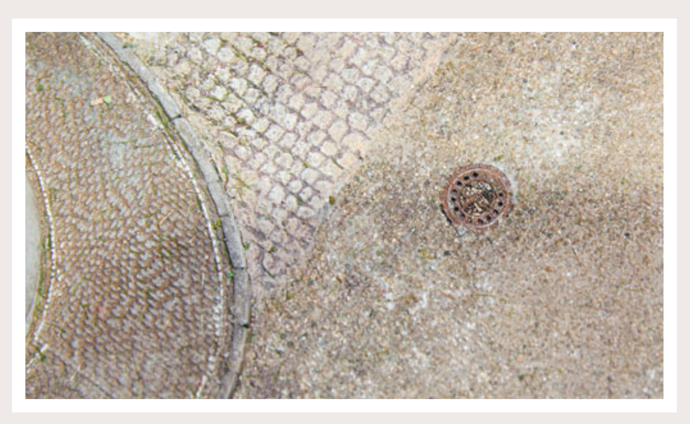




Die Ausweichstelle für die auf dem Bahnhofsvorplatz verkehrende Straßenbahn wurde in die enge Kurve von der Urach- in die Hildastraße integriert. Ansonsten ist die Strecke der Linie 6 weitgehend eingleisig ausgeführt.



Der Bahnhof von Süden gesehen. Das Empfangsgebäude verdeckt den „Wiehrehof" fast vollständig, nur das eigenwillige Haubentürmchen spitzt hervor. Im großen gelben Gebäude findet der Reisende Ruhe für die Nacht: Hotel „Pension Universal".



Im Modell sind die mit dunklen und weißen Rheinkieseln gepflasterten Gehwege nachgebildet. Auch die Freiburger Gullideckel wurden nach Vorbild gelasert.

nitsteinen, um den Fußgängern vor allem bei schlechtem Wetter den Weg zum und vom Bahnhof zu erleichtern.

In der Straßenoberfläche fallen die gusseisernen Gullideckel auf, die das sogenannte „Wasserschlösschen" – den Wasserbehälter am Sternwald und das Freiburger Stadtwappen – wiedergeben. Diese Kanaldeckel gibt es heute noch in der Altstadt, wo sie immer noch wie ein Kunstwerk wirken. Die Nachbildung im Modell war mit der modernen Lasertechnik möglich – man muss genau hinsehen, um sie zu erkennen.

Die Trottoirs und Straßenbeläge

Nun stehen wir am Beginn der maßstäblich gebauten Urachstraße, dort, wo die Glümerstraße in sie einmündet. Die linke Seite ist bei mir noch ein unbebautes Grundstück mit Bäumen, hinter denen die Straßenbahn fährt. In der Realität war dort 1934 schon alles bebaut.

Die Oberfläche der Glümerstraße, wie auch alle anderen und wie schon erwähnt, bestand 1934 aus Sand, geglättet und gewalzt und durch das Befahren verfestigt. Wenn es regnete, weichte die Oberfläche nach und nach auf und die Fuhrwerke und Autos hinterließen tiefe Spuren, es entstand Matsch, aus einer Mischung von Sand und Pferdedung, nicht gerade angenehme Gerüche waren die Folge. Aber die Trottoirs hatte zum Teil sogar edles Pflaster, wie wir gleich sehen werden.





Alle vier Seiten von Haus No 21 werden von Sandsteinmedaillons geziert, auf denen die vier Jahreszeiten dargestellt sind.

Haus Urachstraße No 21 ist ein prächtiger Blickfang an der Ecke Glümerstraße–Urachstraße. Letztere verläuft hier nach rechts.

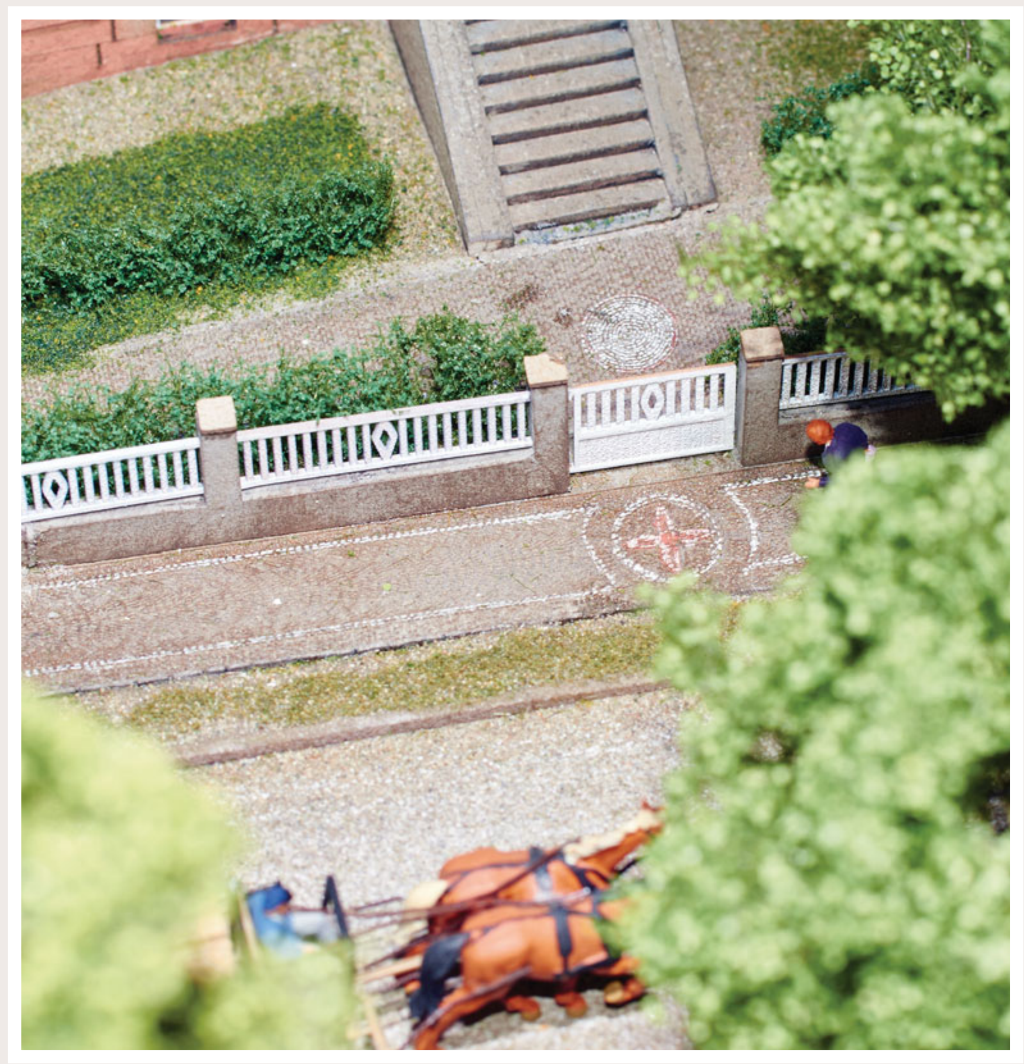
Haus No 21

Wir stehen vor Haus No. 21. Obwohl sich die Hausnummer 21 auf die Urachstraße bezieht, ist der Eingang von der Glümerstraße aus angeordnet. Beim Blick in die Glümerstraße fällt neben den schönen Alleebäumen das kunstvoll verlegte kleinformatige Pflaster auf. Es sind gespaltene Rheinkiesel mit unterschiedlichen Farben und Größen. Vor den Hauseingängen und Gärten finden sich immer wieder Ornamente, Symbole und Jahreszahlen, die liebevoll von den Steinmetzen verlegt wurden und die wohl auch so etwas wie Statussymbole sein sollten. Sie sind alle noch heue zu sehen und werden immer wieder hergestellt, wenn sie durch Aufgrabungen für neu verlegte Leitungen zerstört werden mussten.

An der Ecke Glümerstraße stand 1934 und steht auch heute noch das schöne stattliche einstige Einfamilienhaus, welches wahrscheinlich um 1910 erbaut wurde. Diese Zahl ist im Pflaster des Gehweges zu sehen. Das Rheinkieselpflaster ist bis in den Eingangsbereich im Garten im Stil der beschriebenen Trottoirs ausgeführt. Alle vier Fassaden schmücken Sandsteinmedaillons, auf denen als Halbrelief die vier Jahreszeiten dargestellt sind. An der Straßenseite fasst eine ca. 1,8 m hohe Mauer mit sternförmig angeordneten Backsteinornamenten das Grundstück ein, man erkennt einen gepflegten Garten mit von Buchs eingefassten Blumenbeeten. In der Ecke, unter einer Pergola, sitzen Leute und genießen das schöne Wetter. Hinter dem Haus befindet sich eine der ganz wenigen Garagen im Quartier. Sie ist im Stil des Hauses gebaut, vor der Garage parkt eine Maybach-Limousine – noble Leute. Heute sind im Haus mehrere Arztpraxen untergebracht.

Die Bewohner von Haus No 21 können sich eines schönen Schmuckgartens erfreuen.





Vor No 21 ist die Gehwegpflasterung mit den weißen Rheinkieseln noch einmal aufwendiger gestaltet.

Im Haus No 23, Bergamt

Wir nähern uns der Scheffelstraße und sehen einen ausgedehnten Garten und ein nobles zweistöckiges Haus mit schönen Dachgauben und sechs stilisierten korinthischen Säulen in der Frontfassade. Weitere Säulen entdecken wir unter dem Eingangsdach. Die zwei Zedern im Vorgarten sind sicherlich schon 30 Jahre alt. Auch hier ist das Rheinkieselpflaster sehr repräsentativ bis an die Eingangstreppe verlegt. Weiß abgehoben vom dunklen Umfeld sieht man die Symbole der Bergleute: Hammer und Fäustel – hier war das Bergamt untergebracht.

Das Haus gehörte bis vor wenigen Jahren dem Landesbergamt, welches für die Belange des Bergbaus in ganz Baden zuständig war. In der Region gab es seit dem frühen Mittelalter vielfältige bergbauliche Aktivitäten bis in die jüngere Vergangenheit. Bedeutend war der Abbau von Silber am Schauinsland, der bis heute zum Stadtgebiet von Freiburg gehört und den schon früh erworbenen Reichtum der Stadt begründete. Bergbau gab es aber auch im Münstertal, Buggingen, in Kappel und im Elztal, abgebaut wurden Erze, Salz und Kali. Aktuell wohnt Amtsgerichtsrat Willy Waldemar von Mühlenfels im zweiten Stock.

Heute hat sich im restlichen Haus ein Patent- und Rechtsanwaltsbüro eingerichtet: Maucher Börjes und Jenkins.



Ein Blick entlang der Urachstraße Richtung Bahnhof. Links erkennt man noch eines der Medaillions von Haus No 21. Das Bergamt versteckt seine Front hinter einem großen Baum, während im Hintergrund Haus No 25 weiß hervorleuchtet.

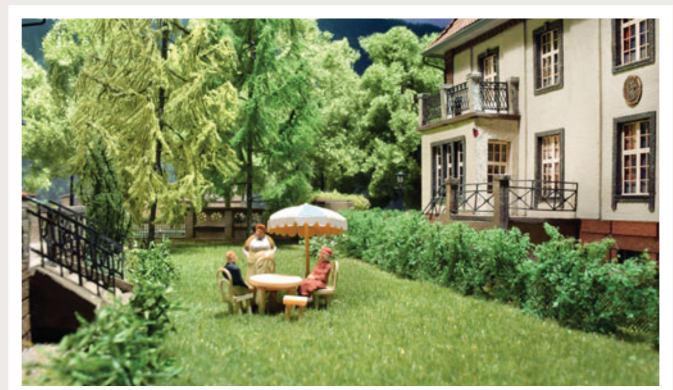


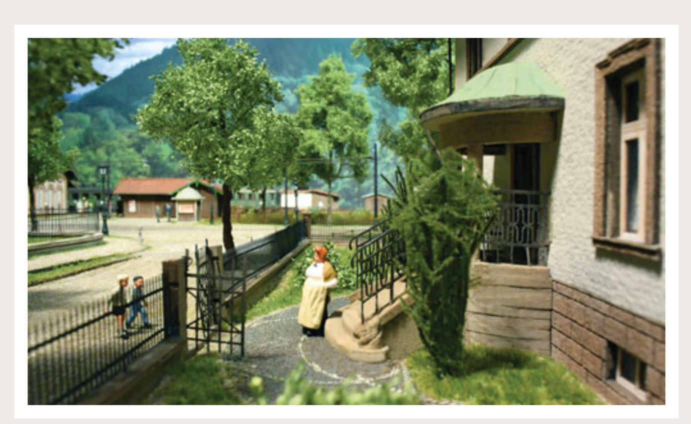
Haus No 23 beherbergte das Bergamt und erhielt so seinen Namen. Der Eingang ist seitlich angelegt.

Die Rückseite des Gebäudes ist von einer Grünfläche geprägt, die zum Verweilen einlädt.



Hammer und Haue als Attribute des Bergbaus schmücken im Rheinkieselpflaster eingelegt den Eingang des Gebäudes.





Der Eingang des Hauses No 23 „Bergamt“



Kreuzung Urachstraße–Scheffelstraße mit Scheffelstr. Nr. 65; hinten Scheffelstraße 63

Haus No 25 „Wiehre Hof“

Auf der gegenüberliegenden Seite der Scheffelstraße sehen wir den eindrucksvollen dreigliedrigen Gebäudekomplex mit der Nummer Urachstraße 25 für den Mittelteil. Auf alten Bildern ist zu erkennen, dass diese Gebäude etwa zur selben Zeit gebaut wurden wie die Bahnanlagen, d.h. 1887. Der rechte Gebäudeteil gehörte der Ganter Brauerei und beherbergte das Hotel „Wiehre Hof“ sowie die „Bahnhofsrestauration Wiehre Hof“. Jenseits dieses dritten Teils verläuft die Hildastraße. Im Biergarten an dieser Straße könnten wir im Schatten der Bäume ein Bier oder ein Gläschen Wein genießen, denn das Restaurant und den Biergarten gibt es noch heute, jedoch mit dem Namen „Omas“ Küche“. Es ist ein beliebter Platz zum Einkehren für die Bewohner der Wiehre und nicht nur für sie.

1934 wohnten hier u.a. ein preußischer Major a.D., ein Generalmajor a.D. und ein Finanzinspektor. Die beiden typischen Türmchen auf den Ecken hatten sogar Fenster. Ob die Türmchen wohl bewohnt waren? Auf dem Dach befand sich eine kleine Plattform von ca. 1,5 x 1,5 m. Wozu sie diente, konnte mir niemand erklären. Sie ist auch im Modell vorhanden.

Dreht man sich um, sieht man den Bahnhof nun von der gleisabgewandten Seite. Die befestigte Sandoberfläche des Platzes zwischen ihm und dem „Wiehre Hof“ wurde erst weit nach 1934 asphaltiert. Die Bäume entlang des Wiehre Hofs standen mitten im Sandbelag der Straße und hatten keine Baumscheiben. In den 1930er Jahren muss hier eine fast idyllische Ruhe gewesen sein, man kann es beim Betrachten von Fotos aus der Zeit erahnen.



Der Zeitungskiosk am Bahnhofsplatz ist gut besucht. Im Hintergrund fällt der Blick auf das Haus No 23 „Bergamt“.

Die Straßenbahn der Linie 6

Durch die Urachstraße verlief die Straßenbahnlinie 6 von der Lorettostraße zum Bahnhof Wiehre. Auf dem Platz vor dem Hotel war die sonst eingleisige Strecke zweigleisig angelegt, sodass sich zwei Bahnen begegnen konnten. Doppelgleisig bog die Strecke in die Hildastraße ab, an deren Ende sich die Endstation an der Schwabentorbrücke befand. Insgesamt befuhr die Linie 6 eine kurze Strecke. Die Spurweite betrug (und beträgt auch heute noch) 1 m, damals wurde mit Gleichstrom gefahren, die Fahrspannung hatte eine Höhe von 550 V.

An trockenen Sommertagen konnte man Sprengwagen der Straßenbahn beobachten, die den Staub des sandigen Platzes zu binden versuchten. Zwischen den Schienen war Pflaster verlegt, aber nicht nach dem sonst üblichen Mansfelder Muster.

Noch 1934 fuhren hier Straßenbahnwagen der ersten Bauserie mit ihren besonders geformten Lyrabügeln auf dem Dach, unter anderem der Wagen mit der Nummer 14. Die Richtungsschilder auf den Dächern der Bahnen wurden nicht gewechselt. Sie waren diagonal weiß-rot gefärbt. Über dem einen Führerstand stand „Goethestraße“, über dem anderen „Schwabentorbrücke“.

Die Bevölkerung war dem neuen Verkehrsmittel gegenüber von Beginn an sehr aufgeschlossen und ist es bis heute geblieben. Eine vorbildliche Straßenbahnverkehrs- und Betriebsordnung half anfängliche Ängste und Bedenken zu minimieren. Das Freiburger Straßenbahnnetz wächst auch heute noch ständig weiter und ist Vorbild für viele andere Städte.

Ca. 200 m vom Bahnhofsgebäude entfernt lag das erste Depot der Straßenbahn; es ist erhalten geblieben und mit einem Gleis an das aktuelle Schienennetz angebunden. Das Depot beherbergt historische Fahrzeuge und die Feuerwehr des Stadtteils.



Vor dem „Wiehre Hof“ begegnen sich die Straßenbahn der Linie 6 und ein Speditionsfuhrwerk der Firma Mengler.

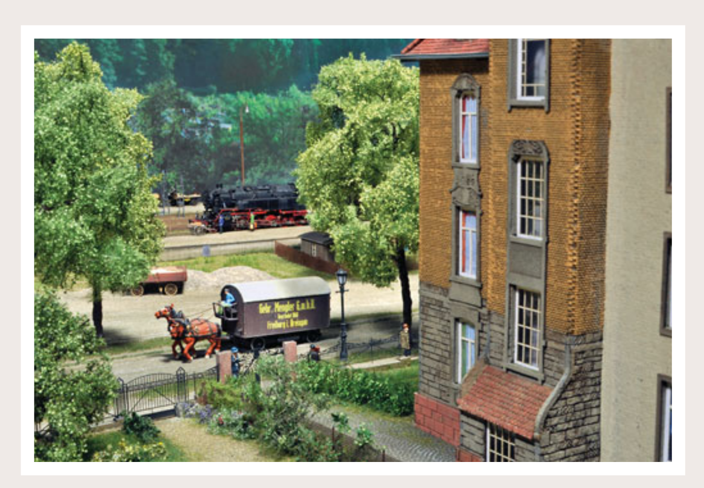


Der kleine Biergarten „Omas Küche“ in No 25 bot Reisenden eine Rast.





Warten auf die Tram vor dem „Wiehre Hof“



Auch die Hofeinfahrtsseite von Haus No 27 „Pension Universal“ weist typische Jugendstilelemente auf. Im Hintergrund verläuft das Bahngelände.



Hier trifft die Hilda auf die Urachstraße. No 27 hat ein Nachbargebäude in der Hildastraße erhalten, das beim Vorbild ebenfalls zur Pension Universal gehörte.



So sieht man No 27 „Pension Universal“ vom Bahnhof aus.

Haus No 27

Dieses schöne Eckhaus im Jugendstil ist in den Jahren 1902–1903 entstanden und war ab 1908 bis Mitte der 1950er Jahre die „Pension Universal“. Lange Zeit galt das Hotel als eines der besten in Freiburg. Die drei Gebäude Hildastraße No. 61, 63 und 65 gehörten lange Zeit ebenfalls zum Hotel. Auffallend ist der Große Eckturm, damals wohl einzigartig in Freiburg, auf dessen runder Dachkuppel eine große Kugel zu sehen ist. Leider ist nicht zu erkennen, was sie darstellt, vielleicht eine Weltkugel, was zum Namen „Univers“ passen würde. Ins Auge fallen auch die lachenden Gnome auf den Torpfosten und die zwei Männerköpfe, die einen Erker tragen. Im Dachbereich finden sich zwei Drachenköpfe. Die Skulpturen sind aus Sandstein gehauen und bis heute weitgehend erhalten geblieben. Im Haus No 65 in der Hildastraße ist heute das erzbischöfliche Bauamt untergebracht, wo ich 2005 die Pläne für das Modell des Pfarramts St. Nikolaus in Lenzkirch gefunden hatte. In den Wohnungen lebten angesehene Persönlichkeiten: ein Professor i.R., ein Oberrealschuldirektor und ein Kunstmaler und Graphiker sowie ein Kanzleisekretär.



Von No 27 aus ostwärts zeigt sich die Urachstraße als herrliche Allee.



Zwischen dem Hotel No 27 und Doppelhaus No 29/31 liegen die Hofeinfahrten.



Die rechte Hälfte des Doppelhauses (die 31 von No 29/31) ist sehr anders gestaltet als die linke. Auffällig ist der Erker an No 33/35.



Doppelhaus No 29/31

Das Doppelhaus wurde im Jahre 1905 vom Freiburger Architekten Matthias Vohl gebaut und ist heute im Besitz der Familie Kugler in den USA. Das Gebäude fügt sich gut in die Reihe der Häuser ein, die wir soeben hinter uns gelassen haben. Es hebt sich durch seine stark asymmetrische Bauweise und den eigenwilligen Stil von den folgenden Häusern in der Urachstraße ab, obwohl sie alle als Doppelhäuser bezeichnet werden können. Hier erkennt man, dass sich die Gebäudehälften, je später sie gebaut wurden, immer mehr anglichen. Dies könnte an den höheren Baukosten gelegen haben, die durch eine Unterschiedlichkeit bis hinauf in die Dächer angefallen waren.

Ob schon gleich zu Anfang oder erst später in jedem Dachgeschoss jeweils eine große Wohnung vorhanden war, oder ob jeweils eine Haushälfte über alle Stockwerke von einer Familie genutzt wurde, ist eine offene Frage. Hauseingänge sind, immer an den Stirnseiten, auf beiden Seiten vorhanden. Beim Haus No 29 muss man vier Stufen hochsteigen, um zum Hauseingang zu gelangen. Im Haus selbst geht es nochmals sechs Stufen nach oben, bis man die Ebene des Erdgeschosses erreicht hat.

Dies war die typische damalige Bauweise: Das Kellergeschoss ragt weit in die Höhe und ist nur etwa zur Hälfte in den Boden versenkt. Im Laufe der Zeit änderte sich diese Bauweise in der Art, dass das Kellergeschoß immer tiefer im Untergrund eingelassen wurde. Dadurch wurde die Höhendifferenz zwischen Außenberich und innerem Erdgeschoss von Haus zu Haus geringer und beträgt beim letzten Doppelhaus No 51/55 an der Ecke Dreikönigstrasse nur noch eine Stufe. Wahrscheinlich war es deshalb möglich, hier die Geschosszahl bei gleicher Firsthöhe von zwei auf drei zu erhöhen.

Wenn man das Haus No. 29 betritt, findet man sich im Treppenhaus, welches bis hinauf in das vierte Geschoss, das Dachge-



Von Urachstraße No 23 bis No 35 reicht dieser Blick über den Bahnhof hinweg. Die prächtigsten Häuser, No 25 „Wiehre Hof“ und No 27 „Pension Universal“, stehen direkt am Bahnhofsplatz und begrüßen die Reisenden.

schoss führt. Je nach Neigung der Dachfläche und Ausformung der Gauben sind im vierten Stock recht geräumige Wohnungen vorhanden. Im Jahr 1934 gab es noch einen freien Blick bis zum ca. 300 m entfernten Sternwald. Damals waren jenseits der Bahngleise noch unbebaute Flächen, Wiesenstücke und diverse Handwerksbetriebe zu sehen. Wohnhäuser standen noch nicht.

Der größte von hier sichtbare Betrieb war wohl die Firma Paul Faller, die ein größeres Sägewerk betrieb. (Von Gleis 5 am Platz vor der Verladerampe führte ein Feldbahngleis zum Sägewerk – im Modell gut zu sehen.)

Das Dach des Hauses ist mit Schiefer gedeckt, der deutlich heller aussieht, als der sonst verwendete, z.B. jener auf dem Wiehrehof. In der Mitte des Hauses ragt ein schöner Fachwerkgiebel hoch, der rechte Teil des Daches ist mit einer turmartigen Dachgaube ausgestattet, die auf einem Erker aufsitzt. Links Im Erdgeschoß ist der Wohnbereich durch einen Anbau erweitert, auf dessen Dach ein großer Balkon mit einer geklinkerten Sandsteinbalustrade angeordnet ist. Links an diesen Anbau schließt sich im Erdgeschoss eine große Terrasse an, die durch zwei große Bogenfenster betreten werden kann. Auch hier findet man eine Einfassung mit einer kunstvoll verzierten Sandsteinbalustrade.

An der Straßenseite zum Gehweg hin ist das Grundstück mit einem Gitter aus Vierkanteisen mit Verzierungen ausgestattet. Im Vorgarten standen 1934 zwei hohe Tannen, die wahrscheinlich schon bald nach der Fertigstellung das Hauses gepflanzt worden waren, also etwa 1904. Heute, in unserer Gegenwart, gibt es gar keine großen Bäume mehr bei diesem Haus. 1934 wohnten hier u.a. ein Gymnasialdirektor, ein Vertreter und zwei Witwen. Im Erdgeschoss hatte nach dem Krieg meine spätere Sekretärin acht Jahre lang mit ihrer Mutter gelebt. So klein ist die Welt! Auch die kleine Welt ...



Auch das Doppelhaus No 33/35 ist stark asymmetrisch gestaltet worden.



Der Hauseingang von No 35 liegt seitlich des Gebäudes. Im Hintergrund finden sich die Gleise des Bahnhofs.

Doppelhaus No 33/35

Auch dieses Haus fällt durch seine besondere Fassadengestaltung auf. Es wurde zur gleichen Zeit wie das soeben vorgestellte Gebäude errichtet. Auch hier hat sich der Architekt etwas Besonderes einfallen lassen. Links sitzt, fast wie ein Turm, ein Vorbau über beide Vollgeschosse hinweg bis ins Dach hinauf. Ganz links außen klebt förmlich ein kleiner Erker im ersten Obergeschoss. An der rechten Hausecke findet sich ein turmähnlicher Dachaufbau auf einem bauchigen Erker, der ganz mit Schindeln verkleidet ist.

Im linken Haus, der No. 33, wohnt heute die Familie Burger mit drei Generationen. Frau Burger war die erste Bewohnerin, mit der ich Kontakt hatte. Ich war gerade dabei, Fotos von diesem Haus zu machen, als sie den Gehweg kehrte und mich fragte, warum ich dies täte. Als ich ihr mein Vorhaben erklärt hatte, war sie sehr interessiert. Ich besuchte sie später und wir sprachen über frühere Zeiten. In Bezug auf das Haus konnte sie mir nur Auskunft über die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg geben, denn vorher lebte sie woanders.

1934 war die Grenze zur Straße ein Lattenzaun zwischen gemauerten Pfeilern, hinter der sich eine Hecke befand. Heute ist die Hecke nicht mehr da und Metallrahmen mit Gitterstäben haben den Lattenzaun ersetzt.

Der Güterschuppen und der Platz davor

Schräg gegenüber von Haus 33/35, in etwa 50 m Entfernung, befindet sich der große Platz mit dem Güterschuppen. 1934 war hier reges Treiben. Besonders auffallend waren die zahlreichen Pferdefuhrwerke, LKWs und Möbelwagen, fast alle mit der Aufschrift Gebr. Mengler GmbH, die sich am Rande des Platzes verteilten oder gerade be- oder entladen wurden.

Nehmen wir dies als Anlass zu einem kleinen Exkurs und beschäftigen wir uns mit einer einstigen „Institution“ in der Stadt Freiburg: Firma Mengler, die sehr viel mit der Bahn, den Frachten und dem Güterverkehr zu tun hatte.

Die Spedition Mengler

Schon in der ersten Phase meiner Wiehre-Recherchen, als Lenzkirch und Bonndorf gerade fertiggestellt worden waren, hörte ich von Edwin Faller, dem Enkel des Sägewerkbesitzers Paul Faller, dass er als Junge auf dem Weg zur Schule immer zahlreiche Wagen der Spedition Mengler auf dem Platz am Güterschuppen gesehen hatte. Es waren Möbelwagen und Fuhrwerke, die dort abgestellt waren und auf Ihren Einsatz warteten. Den Namen Mengler hörte ich fortan immer wieder, alle älteren Freiburger erinnern sich bis heute an die braun-gelben Fahrzeuge und die „Mengler Gäule“, über die der Volksmund einige Sprüchle und Gedichte kennt.

Die Recherchen über die zwischenzeitlich fast unbekannte Firma Mengler sind ein Beispiel dafür, wie schwierig und mühsam es ist, über ein 80 Jahre altes Unternehmen oder Gebäude Genaueres zu erfahren. Es gibt mittlerweile fast keine Zeitzeugen mehr, die noch aus eigenem Erleben über die 1930er Jahre berichten können.

Wenn ich fragte: „Wie waren denn die Wagen angemalt, was stand denn außen drauf?“ kam hin und wieder: „Gelb und braun und Mengler stand drauf.“ Welcher Braun- und welcher Gelbton genau das war, wusste aber niemand. Nur Karlhubert Dischinger, der Chef der gleichnamigen Spedition in Kirchhofen legte sich fest. Er sagte „Kaffeebraun und Eiergelb!“ Letztlich scheint dies auch zu stimmen, denn genau diese Farbkombination hatte auch ein Bild eines Mengler-LKWs aus dem Jahr 1992, das ich im Internet fand. Es sollte aber lange dauern, bis ich endlich ein altes Foto mit Schriftzügen und allen Details zu sehen bekam.

Ich versuchte, mehr über die Spedition herauszufinden, aber weder bei der Industrie und Handelskammer, noch bei der Handwerkskammer oder beim Verband der Spediteure, auch nicht bei den Konkurrenten, im Stadtarchiv oder bei der Firma Maise (die früher Fuhrwerke und Möbelwagen für Mengler gebaut hatte) konnte mir jemand helfen.

Ich wandte mich an die Badische Zeitung, bei der meine Tochter arbeitet. Die BZ gibt es seit 70 Jahren, ebenso lange gibt es dort auch ein Archiv. Es fanden sich ein halbes Dutzend Artikel über die Spedition, über ein Jubiläum und über das Ende per Insolvenz. Leider reicht das Archiv nicht in die Zeit vor der Gründung der BZ zurück, es gab also nichts aus den Jahren, die meinem Modell zugrunde liegen. Ich erfuhr jedoch, dass die BZ vor 70 Jahren die „Freiburger Zeitung“ übernommen und deren Archiv dem Stadtarchiv überlassen hatte. Dort arbeitete ich mich durch die Jahrgänge 1924 bis 1934 des „Freiburger Almanach“, einer Monatsbeilage mit vielen Bildern, hindurch – ohne ein einziges Bild von der Spedition Mengler zu finden.

Der Redakteur der BZ-Stadtredaktion war jedoch sehr interessiert und interviewte mich eine Stunde lang. Ich gab ihm die Kopie einer Mengler-Anzeige im Freiburger Adressbuch von 1934 und ein Bild von meiner 1:87-Baustelle. Es dauerte etwas, aber dann erschien an einem Samstag ein Artikel, der eine halbe Seite einnahm und die Überschrift „Die Wiehre aus Pappe und Papier“ trug. Der Artikel enthielt einen Aufruf an alle, die etwas über Mengler wussten, mit mir in Kontakt zu treten. Meine E-Mail-Adresse und eine Telefonnummer sollten den Weg zu einem ungeduldigen Mo-



Ein LKW der Spedition Mengler ist am Güterschuppen abgestellt.

delleisenbahner ermöglichen. Zwei Stunden, nachdem ich selbst die Zeitung gelesen hatte, traf tatsächlich eine E-Mail ein: „… ich weiß, wer ihnen helfen kann … mein Vater, er ist der Sohn des langjährigen Betriebsleiters, ich habe seine Telefonnummer …“

Kurt Ruh, so heißt der Vater der netten BZ-Leserin, heute 91 jährig, war sofort bereit, meine Fragen zu beantworten. Wir trafen uns und ich hatte endlich einen Zeitzeugen gefunden, der mir alles sagen konnte, was ich wissen wollte. Welch ein Glücksfall!

Kurt Ruh verbrachte bereits seine Kindheit mit seinen Eltern in den Räumen von Mengler in der Neunlindenstraße und sammelte fortan interessante Dinge der Firma Mengler. Er besaß Fotos von den Fahrzeugen und auch gemalte Bilder von den Sportpferden und Kutschen der Inhaber. In seinem Archiv fanden sich die Hauptbücher aus den Anfängen, Listen über das Inventar u.v.m.

Es gab auch noch andere E-Mails und Anrufe, weitere Hinweise auf Kurt Ruh, sowie einige Anfragen, ob meine Anlage auch zu besichtigen sei.



Auf der Urachstraße warten die Mengler-Gäule auf die nächsten Speditionsaufgaben. Das weiße Haus ist No 41/43, dahinter fast verdeckt No 49/51.

Resumee meiner Recherchen

Die Firma Mengler war 1860 von den Brüdern Robert und Wilhelm Mengler gegründet worden. 1876 übernahm der Schwager Anton Burkhardt die Leitung, bis 1909 dessen Sohn Ernst die Zügel von Mengler bis 1946 in der Hand hatte.

Der Sitz der Firma war zunächst in der Waldkircherstraße 12, dann in der Güterhallenstraße 2, wo bis 2013 ein großes Lagergebäude mit Gleisanschluss existierte. Daneben betrieb man ein Stadtbüro in der Bertoldtsraße 19. In der Schnewlinstraße, an den großen Frachtgüterhallen am Personenbahnhof, gab es ein weiteres großes Gebäude mit Gleisanschluss.

1907 wurde ein sehr stilvolles zweistöckiges Gebäude in der Neunlindenstraße 30 gebaut, mit Büros und Platz für 140 Pferde, die dort bis in die 1920er und 1930er Jahre und teilweise bis nach dem Krieg untergebracht waren.

Das Gebäude ist noch heute vorhanden, zu Lofts und großzügigen Wohnungen umgebaut, mit Blick auf die Reste des früheren Güterbahnhofs.

Auch im Wiehrebahnhof im Güterschuppen war Mengler seit der Jahrhundertwende mit einem Büro vertreten und firmierte als „Güterbestätterei und bahnamtlicher Rollfuhrunternehmer“. Im Hof des Gebäudes „Sternwald Restauration“ waren Ställe für ein Dutzend Mengler-Gäule. Bis zur Zentrale im Güterbahnhof waren es ja auch fast 5 km. Damit war auch klar, warum auf dem Platz am Güterschuppen immer so viele Fuhrwerke und Möbelwagen standen.

Mengler war nach dem Krieg auch mit der Verteilung von Kohle und Brennstoffen für private Haushalte beschäftigt.

Die Firma Mengler galt lange als die größte Spedition nicht nur in Freiburg. In einer Zeit, als das Auto, d.h. die Lastwagen, gerade anfingen, Ladungen über größere Distanzen zu befördern, dominierten in den Städten die Pferdefuhrwerke. Rollfuhrunternehmer brachten die Güter zur Bahn, holten andere dort ab und stellten sie den Empfängern mit ihren „Rollen“ zu.

Die Firma musste große Kriegsschäden verkraften. Zu jener Zeit nach dem Krieg war Ingeborg Burkhardt Geschäftsführerin und man wollte bald den Fuhrpark stark vergrößern, um in das Fernverkehrsgeschäft einsteigen zu können. Die Bahn jedoch verabschiedete sich über die Jahre immer mehr von der Güterverteilung, indem sie viele unrentable Strecken stilllegte und die Frachtenzustellung einstellte.

Diese Entwicklung traf die Firma Mengler besonders hart, hatte sie doch lange Zeit fast eine Monopolstellung innegehabt. 1996 musste man Konkurs anmelden und damit verschwanden auch die letzten Mengler-Gäule. Diese Pferde hatten „schon immer“ zum Stadtbild von Freiburg gehört und ältere Freiburger vergleichen wohl heute noch – wenig schmeichelhaft – manche weibliche Kehrseite mit ihnen.

Auch das Lied

Es ist ein Ross entsprungen
Aus Menglers Pferdestall.
Ich bin ihm nachgesprungen
Bis nach Günterstal
Dort hab ich's eingeholt
und ihm den A… versohlt!

wird in manchen Freiburger Köpfen weiterleben.

Dank meiner Kennnisse über die Fahrzeuge von Mengler konnte nun auch die Beschriftung der Modelle voranschreiten. Sie sind ein kleines Denkmal für ein altes bedeutendes Freiburger Unternehmen.

Werfen wir einen Blick hinüber zum Güterschuppen, der genau gegenüber von Haus 39 steht: Hier finden sich tatsächlich etliche der erwähnten Mengler-„Rollen“ und Möbelwagen sowie zwei LKWs, die mit der Auslieferung von Frachten beschäftig sind.



Doppelhaus No 37/39

Zwischen den Bäumen hindurch blicken wir zu den benachbarten Häusern. Hier zeigt sich die Urachstraße von ihrer schönsten Seite. Die alte Kiefer, auf die unser Blick fällt, könnte schon 1934 dort gestanden haben.

Das Doppelhaus 37/39 wurde in zwei Abschnitten von der Freiburger Baufirma Hopp+Hofmann errichtet, wie aus mehreren alten Fotos zu ersehen ist und wie man auch an den deutlich unterschiedlichen Hälften nachvollziehen kann. Die Firma wurde 1873 gegründet und ist bis heute erfolgreich tätig und immer noch in der Wiehre ansässig. Sie gehörte zu den Firmen, die auch ein Architekturbüro betrieben und herrschaftliche Häuser schlüsselfertig an betuchte Interessenten verkaufte.

Welche Zeit zwischen der Fertigstellung des ersten rechten Teils und dem zweiten Teil links lag, konnte ich nicht erfahren. Beide Bauabschnitte (und die der weiteren drei Häuser) dürften in den

Am Güterschuppen stehen ein paar von Menglers „Rollen“ bereit für die nächsten Speditionsaufgaben. Auf der anderen Straßenseite sieht man links No 27, die asymmetrischen Doppelhäuser No 29/31 und 33/35. Doppelhaus No 37/39 wird weitgehend vom Güterschuppen verdeckt.

1920er Jahren gebaut worden sein, die Vegetation auf den Fotos von 1930 deutet darauf hin.

Eindeutig hat sich über die Jahre bei jedem Neubau das Volumen vergrößert, und die individuellen Elemente und Formen der Fassaden und der Dächer sind einem eher schlichten Stil gewichen. Im Grunde genommen handelte es sich hier um Mehrfamilienhäuser. Wie schon erwähnt, haben die immer weiter in den Boden versenkten Unter- oder Kellergeschosse auch mehr Raum für die darüber liegenden Geschosse gelassen. Die Schlichtheit setzt sich bis in die Einfriedungen fort. Auffallend ist schon auf den ersten Blick, dass die linke Hälfte drei Vollgeschosse aufweist und das großvolumige linke Dach fünf Gauben trägt, sodass hier vielleicht sogar mehr als eine große Wohnung im Dach untergebracht war. Zur Mitte hin sind im Erdgeschoss und im ersten Stock zwei Loggien vorhanden, im dritten Stock ein Balkon.

Der rechte – ältere – Gebäudeteil ist deutlich abgesetzt. Dort finden sich nur zwei Vollgeschosse. Auch hier finden sich Loggia-



Ein runder Turm ziert die rechte Hälfte des Doppelhauses No 37/39.

ähnliche Balkone in zwei Etagen. Der Turm am rechten vorderen Eck trägt in jeder der beiden Etagen einen Erker und wird gekrönt von einem schönen kupfernen Helm.

Im Erdgeschoss rechts wohnt seit Mitte der 1980er Jahre ein bekannter Kabarettist, der auch ein guter Bekannter von mir ist. Er war es, der mir erzählte, wo früher die große Blutbuche gestanden hatte. Der noch sichtbare bodeneben abgesägte Stamm hatte beachtliche Ausmaße. Es ist wahrscheinlich, dass dies der Baum war, der auch auf einem Schwarzweißfoto von 1930 gut zu erkennen ist.

Auch hier ist der Weg von der Straße zum Haus mit kleinen Rheinkieseln gepflastert. In diesem Teil der Urachstraße selbst gab es jedoch keine schöne Pflasterung wie weiter vorne im Bereich des Bahnhofsgebäudes und des Wiehre Hofs. Hier war der Gehweg wie früher üblich mit Sand bedeckt, der heute durch Asphalt ersetzt ist.

Doppelhaus No 41/43

Dieses Haus und auch die drei folgenden zeigen, wie sich die Architektur weiterentwickelte, was sich nicht nur auf die Urachstraße beschränkte. Typisch sind die zwei um eine Mittelachse gespiegelten Hälften. Besonders ist hier die Dreigliedrigkeit, sodass das Gebäude optisch kein typisches Doppelhaus ist. Zwei spiegelgleiche Teile rechts und links umfassen eine breite Mitte mit Giebel und zwei Gauben. Auch an den Seiten, über den Eingängen, sind ebenfalls große Giebel zu sehen.

Die beiden vorgezogenen Zimmer rechts und links im Erdgeschoss sind mit je einem Balkon versehen, die von Sandsteinbrüstungen geschmückt werden. Imposant wirkt die Mauer zur Straße hin, die mit einer antik anmutenden Balustrade in der ganzen Breite versehen ist. Diese Schmuckmauer ist bis heute erhalten.

Bewohner des linken Teils des Hauses (No 41) war damals der Buchdruckereibesitzer und Verleger der „Freiburger Zeitung", Adolf Poppen. Er hat zusammen mit Max Ortmann in der schwierigen Zeit des Nationalsozialismus den Entzug der Verlegerrechte und die „Gleichschaltung" der Zeitung und damit den Niedergang miterlebt, aber auch die Gründung der neuen „Badischen Zeitung" im Jahre 1946. Die Druckerei Ortmann und Poppen, wie sie nun hieß, galt schon damals wie auch heute noch als eine der modernsten weit und breit und ist im Bereich des Rotationsdruckes bis heute international führend. Im Dachgeschoss wohnte 1934 – praktischerweise – Jahannes Rolle, Kraftwagenfahrer. Er war wohl der Chauffeur der Familie Poppen. In der rechten Gebäudehälfte wohnte ein Arzt.



Doppelhaus No 45/47

Wie schon erwähnt, ist dieses Doppelhaus in der Urachstraße auf der Anlage nicht dargestellt. Es war 1934 noch nicht erbaut und ich hatte das Grundstück zu Gunsten einer verbesserten Maßstäblichkeit der benachbarten Bereiche geopfert. Nun sollte es – was das Gebäude selbst angeht –doch anders kommen. Unplanmäßig baute mein „Häuslebauer" und Freund Thomas Oswald das Haus doch. Wahrscheinlich hatte ich nicht genug betont, dass ich das Grundstück verschwinden lassen wollte. Als das Modell dann in der Werkstatt von Sepp Brandl stand, entwickelte sich die Idee, es direkt hinter das Haus No 53/55 zu platzieren. Dort boten die Gärten bis zu den Häusern in der Erwinstraße genug Raum. Der Haken an der Sache: Dort steht in der Realität bis heute kein Haus! Dann hatte jemand einen Geistesblitz und stellte das Gebäudemodell in die Dreikönigstraße hinter das Eckhaus, genau dorthin, wo beim Vorbild mit Hausnummer 56 ein sehr ähnliches Haus mit einem großen Giebel über der Traufe in der Mitte steht. Das überzählige Modell passte perfekt und genau dort steht es heute bei mir. Über die Bewohner im Jahr 1934 kann ich nichts sagen.

Doppelhaus No 49/51

Konsequent im Sinne der optimalen Raum- und Volumenausnutzung weist das nächste Doppelhaus drei Vollgeschosse und ein Mansarddach mit vier großen Fenstern auf, hinter denen es sich gut wohnen lassen dürfte. Bei diesem Gebäude hat man rechts und links noch ein paar Meter „dazugenommen" und auf beiden Seiten über drei Stockwerke hinweg Anbauten für die Treppenhäuser bis ins Dach hinein konzipiert, auch hier optimale Raumnutzung. Die Hauseingänge rechts und links führen in diese Anbauten. Zwei Balkone auf den vorgezogenen Zimmern des Erdgeschosses mit Balusterreihen als Geländer runden das harmonische Aussehen ab.

Errichtet wurde zumindest der linke Teil des Hauses anscheinend von der Freiburger Firma Schupp Hoch- und Tiefbau, deren Inhaber das Haus auch bewohnte. Der rechte Teil wurde von einem Solinger Unternehmer und einem Professor i.R. bewohnt.

Zwischen dem Haus links – No 41/43 – und dem nächsten – No 49/51 – war 1934 eine Baulücke. Aus Platzgründen zeigt die Anlage dieses leere Grundstück nicht.

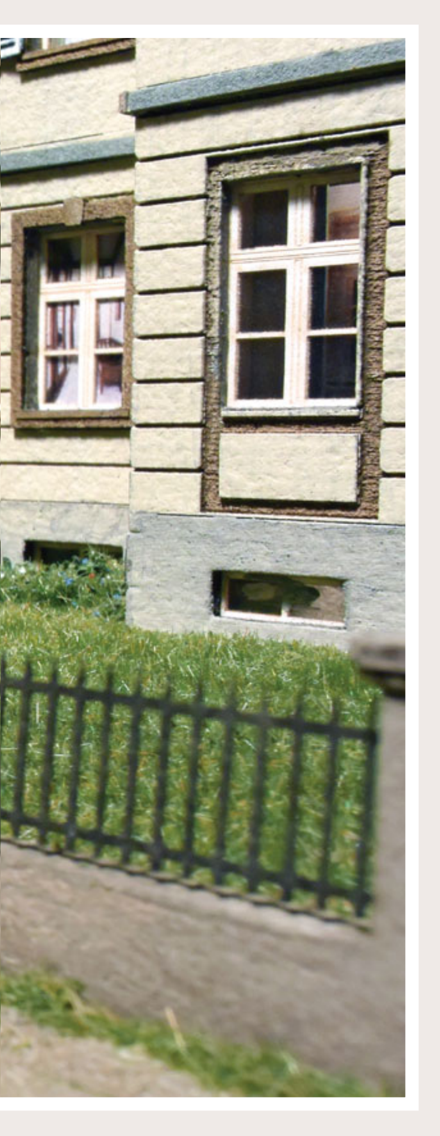
Wie bei allen Häusern dieses Teils der Urachstraße ist auch vor No 53 ein gepflegter Vorgarten angelegt.



Haus No 53

Kein Doppelhaus ist das wahrscheinlich zuletzt gebaute Haus. Mit nur einer Nummer und einer deutlich höheren Fassade – auch mit Mansarddach – nimmt es den Platz auf dem relativ kleinen Grundstück an der Ecke zur Dreikönigstraße ein. Das Gebäude strahlt mit den über zwei Etagen hochgezogenen Vorbauten und den jenen des Nachbarhauses ähnlichen Balkonen mit Sandstein-Balustergeländern eine gewisse Eleganz aus. Der Vorgarten ist mit hochstämmigen Rosen bepflanzt. Im rückwärtigen Garten ist Platz für Obstbäume, Beete und eine Teppichstange. Der Eingang links erfolgt von der Urachstraße aus, der für den rechten Teil von der Dreikönigstraße aus.

Das Haus No 53 an der Ecke Urach-/Dreikönigstraße hat keine doppelte Hausnummer erhalten, obwohl es symmetrisch angelegt wurde. Das Nachbargebäude rechts hinter dem Haus ist eigentlich ein „Modell-Fehlbau“: Es entspricht der heutigen Urachstraße 45/47 und war 1934 noch nicht errichtet. Die tatsächliche Dreikönigstraße 56 ähnelt dem Gebäude aber sehr, sodass das Modell hier einen würdigen Platz gefunden hat.





Die Rückfronten der Häuser, hier 33/35 bis 53, sind schlichter als die Fassaden.



Jedes der Häuser an der Urachstraße hat, wie hier No 37/39 und 41/43, einen rückwärtigen Garten oder eine Wiese.

Die Gärten

Was sich dem Betrachter meiner Anlage nicht sogleich erschließt, sind die Gärten, die hinter den ja beachtlich großen Gebäuden etwas im Verborgenen liegen. Ich habe mit Josef Brandl vereinbart, dass sie trotzdem aufwendig ausgestaltet werden. Wenn meine Anlage eines Tages an einem anderen Ort aufgestellt werden sollte, wird sich die Lage hoffentlich ändern.



Es scheint, der Herr hat es sich in der Restauration Sternwald in der Dreikönigstraße Ecke Urachstraße sehr gut gehen lassen.



Die Restauration Sternwald im vielfenstrigen Gebäude verfügt über entsprechend viele Pensionszimmer. Sehr modern war zu ihrer Zeit die weithin sichtbare Werbung auf dem Dach der Firma Kohlen-Keller.

Dreikönigstraße und Restauration Sternwald

Nun sind wir in der Dreikönigstraße angekommen. Sie führt nach links in gerader Linie direkt bis zur Dreisam, die aus dem Höllental kommt und bei Riegel in die Elz mündet. Hier kamen die Fuhrwerke der Brauerei Ganter vorbei auf dem Weg zu den Ladestraßen, die um die Ecke herum beginnen. Auf dem der Urachstraße 53 gegenüberliegenden Eckgrundstück erhebt sich ein großes dreistöckiges Gebäude, das hier schon 1906 stand. Wie die Schriftzüge anzeigten, handelte es sich um die „Restauration Sternwald“. Die zahlreichen Fenster und die 15 zum Teil unterschiedlichen Dachgauben deuten darauf hin, dass auch Zimmer vermietet wurden. Eine imposante Treppe führt in das Hochparterre, wo 1934 noch ein Restaurant betrieben wurde. Wahrscheinlich nach dem Krieg wurde aus dem Haus ein Studentenwohnheim. Aber es könnte auch bald wieder eine Kneipe oder ein Gasthaus entstehen, denn der neue Besitzer hat offensichtlich Sinn für die Geschichte dieses Gebäudes. So hat er bereits die irgendwann verschwundene, schöne Sandsteintreppe wieder herstellen lassen. Im Hof hinter dem Haus waren die erwähnten Ställe der Mengler-Pferde zu finden. Im Modell kann man die Tiere sehen, wie sie dort angebunden sind und auf ihren Einsatz warten.

In die andere Richtung führt die Dreikönigstraße über die fünf Gleise des Bahnhofs. Die Schranken sind rechts angeschlagen und gleichschlägig, sie werden von einem Wärter in einem kleinen Häuschen bedient.



Hinten, neben der Restauration Sternwald, sieht man ein paar Mengler-Pferde. Bei Firma Kohlen-Keller im Vordergrund wird Hausbrand verladen.



Die Dreikönigstraße führt zum beschrankten Bahnübergang. Direkt davor zweigt die Urachstraße Richtung Bahnhof ab.

Firma Kohlen-Keller

Die Firma war 1904 von Fritz Keller gegründet worden und betrieb ihr Geschäft ursprünglich in der Konradstraße. 1909 mietete man das Grundstück an der Dreikönigstraße von der Bahn, die entsprechend einen Gleisanschluss verlegte. Angeliefert wurde vor allem Kohle. Zuerst diente das Gelände nur als Lager, später kam noch das aus Holz errichtete Bürogebäude hinzu. Die Firma gibt es noch heute. Sie hat ihren Sitz in der Konradstraße 17 und firmiert als Bio-Keller.

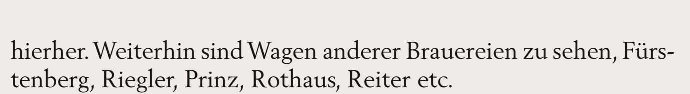
Hinter dem großen Schild am Zaun, das auf die Firma hinwies, endete das Gleis, über das die Kohle geliefert wurde. Ungewöhnlich war die Idee, auch auf dem Dach die Firmierung in großen weißen Lettern anzubringen: „Holz & Kohlenhdlg Fritz Keller". So wusste jeder, der mit der Bahn fuhr, Bescheid über den Betrieb. Ungewöhnlich war auch der Torüberbau mit Dach. Hier verbarg sich eine Schiene, an der das Tor aufgehängt war. Dieses Detail hat mir Herr Kiefer, der Enkel von Fritz Keller, verraten.



Die Ladestraßen Gleise 7 bis 12

Etwas anders als beim Vorbild ist bei mir die Zufahrt zu den Ladestraßen angelegt, sie führt zwischen Haus und Zaun von Kohlen-Keller direkt zu den Gleisen 7 bis 11. Letzteres ist das Ziehgleis für die Wagen für Kohlen Keller. Die vier Gleise 7 bis 10 dienen der Be- und Entladung der Wagen für all die Bahnkunden, die keinen eigenen Gleisanschluss hatten. Hier herrscht stets reges Treiben, zahlreiche Fuhrwerke und LKWs sind hier zu sehen, Fässer, Kisten Kabelrollen, Getränkekästen usw. warten auf den Abtransport. Ein Kran steht für die gewichtigen Frachten zur Verfügung. Auch die Firma Ganter brachte ihre Brauereiprodukte mit Fuhrwerken

Von der Ladestraße zwischen Gleis 9 und 10 geht die Fracht direkt per Fuhrwerk …



hierher. Weiterhin sind Wagen anderer Brauereien zu sehen, Fürstenberg, Riegler, Prinz, Rothaus, Reiter etc.

Nun folgen wir dem Bahnübergang und kommen zur Neuffenstraße, die es heute nicht mehr gibt. Sie wurde nach Schließung des alten Bahnhofs überbaut und die neue Adalbert Stifter Straße führt heute am alten Bahnhofsgebäude vorbei.



… zum Holzhändler Hauck, der sein Gelände in der Nähe von Gleis 13 hat.



Der Kohlenhändler Dufner hat zwischen seinem Lagerschuppen und Gleis 13 ein eigenes Feldbahngleis zum Entladen der Eisenbahnwaggons verlegt.

Gleis 13 und die Bahnkunden

Das Gleis 13 befindet sich jenseits der Ladestraßen und des Ausfahrtgleises in Richtung Höllental. Es reichte beim Vorbild bis an die Dreikönigstraße. Bei mir ist es bis zu den Bahnkunden verlängert, die am Gleis 6 angesiedelt sind. Dies ist ein Kompromiss, den ich aufgrund meiner Platzverhältnisse eingehen musste.

Die Anlieger am Gleis 6 bzw. 13 sind die drei Kohlenhändler Ruf, Dufner und Hauck. Des Weiteren haben hier die Firmen Kohl u. Schwaben – Dachdecker und J. König sowie E. Hauck hier einen Holzhandelsbetrieb. Der heutige Besitzer der Firma Hauck, Karl Isele, erzählte mir, dass der Ursprung der Firma in der Güntertalstraße No. 35 war, und zwar in Form eines Bier-Handels. Dieses Geschäft gibt es heute noch dort und bis Februar 2012 lebte auch noch Anneliese Schillinger, die 100-jährige Tochter von Emil Hauck. Der Kohlen- und Holzhandel wurde gegründet, um die saisonalen Schwankungen im Getränkehandel auszugleichen. Dazu wurde der Platz am Gleis 6 angemietet. Das Geschäft entwickelte sich gut, denn zusätzlich wurde auch Fürstenberg-Bier in Fässern mit der Bahn angeliefert, welches Hauck in Flaschen abfüllte.

Die Firma Dufner hatte ein eigenes Feldbahngleis verlegt, parallel zum Bahngleis und über eine kleine Drehscheibe bis in die weiträumigen Schuppen zu den verschiedenen Kohlesorten. Josef Brandl hat diese Situation perfekt im Modell dargestellt und durch ein abnehmbares Schuppendach bei Bedarf auch gut sichtbar gemacht.



Die Kulisse – von 2007 nach 1934

Wenn wir hier am Ende des Bahnhofs unseren Blick etwas heben, erblicken wir einen guten Teil der Stadtkulisse jenseits der Dreisam und des Schloßbergs. So ist z.B. auch das Lycée Thyrenne gut zu erkennen, das Lehrerseminar, welches von 1905 bis 1907 noch zu Zeiten des Großherzogs gebaut wurde. Die Aufnahme für die Kulisse entstand im Jahr 2007 von einem 16-m-Hubsteiger am neuen Wiehrebahnhof. Der Standort ist fast genau derjenige, den der Besucher einnimmt, wenn er vor dem Modell steht. Dadurch



Die fotografierte Kulisse setzt den plastischen Modelleindruck nahezu nahtlos bis zum Horizont fort.

wirkt der Hintergrund hinter der Urachstraße sehr realistisch. Natürlich mussten alle „Fremdkörper" wie Baukräne, Solaranlagen, Fernsehantennen, neue Gebäude etc. aus dem Bild entfernt werden, bevor es als Kulisse ausgedruckt wurde. Ein besonderes Problem war das Gerüst am Münsterturm und der fehlende Aufbau beim Schwabentor, der von 1910 bis 1953 vorhanden gewesen ist. Ich fand alte Fotos in Büchern, die eine ähnliche Beleuchtung und Perspektive zeigen. Mit diesem Material war dann endlich die Retusche der Hintergrundkulisse möglich.



Gleis 5 und die Bahnkunden

Folgen wir Gleis 13 nun wieder zurück bis über die Dreikönigsstraße. Dort stehen wir vor der Einfahrt in das Grundstück der Firma Spiegelhalter, die hier ein Kohlenlager unterhält. Die Buchten mit den verschiedenen Kohlesorten sind gut zu erkennen, auch Waagen für die Befüllung von Säcken.

Direkt benachbart war der Lagerplatz der Firma Carl Mez & Söhne AG. Das Unternehmen mit Sitz in der Kartäuserstraße war vor dem zweiten Weltkrieg eine der bedeutendsten Firmen in Freiburg. 1935 war man seit 150 Jahren erfolgreich in der Breisgaustadt tätig und beschäftigte 2155 Personen, die Näh- und Stickseiden herstellten. Auf dem Lagerplatz finden sich Kisten, abgedeckte Maschinen und Baumaterial. Im Anschluss an die Firma Mez begann die Auffahrt zur Rampe. Sie diente hauptsächlich dem Holzumschlag, wurde aber auch zur Verladung von Fahrzeugen verwendet.

Nicht weit entfernt standen das Lademaß und die Gleiswaage. Dort, in direkter Nachbarschaft, endete das Feldbahngleis der Firma Paul Faller, die hier ihr Schnittholz zur Verladung brachte. Das nächste Grundstück ist im Plan bezeichnet mit „Lebensbedürfnis- u. Produktivverein“. Dieser Verein hatte in Freiburg schon 1905 seine zehnte Filiale in der Talstraße 10 eröffnet und kann als der Vorläufer des Konsum angesehen werden. Ich habe kein Foto und keine Informationen über diesen Lagerplatz gefunden. Ein Gebäude ist auf Übersichtsaufnahmen nicht zu erkennen, aber im Modell ist ein Dach gestaltet, unter dem sich Kisten und Kartons stapeln. Fässer und Getränkekisten sind zu sehen, Kartoffelsäcke und Kohlevorräte. Ein Lieferwagen steht davor – so könnte es gewesen sein.

Gleich nebenan hat die nächste Kohlenhandlung ihren Sitz, die Firma Kappus u. Kramer. Deren Grundstück ist 850 m² groß, dementsprechend groß sind im Modell auch die Kohlevorräte in



Es gibt eine ganze Reihe von Kohlenhändlern mit eigenen Lagerflächen am Bahnhof. Besonders aufgeräumt ist die Firma Spiegelhalter mit ihren Kohlebuchten an Gleis 5.



Wie Dufner an Gleis 13 hat hier an Gleis 5 die Firma Faller ein Feldbahngleis verlegt. Hergestellt und versandt wird Schnittholz.



Damit an Gleis 5 kein Güterwagen überladen wird, gibt es hier eine Gleiswaage.

den verschiedenen Buchten. Es schließt sich die Firma A. Roeder u. Cie. an, die sich mit „Rohprodukten" befasst. Darunter habe ich mir Halbzeuge für die Industrie vorgestellt, zu sehen ist allerdings auf keinem alten Foto etwas. Einfacher ist die Tätigkeit der Firma Rosenthal & Jakobi, Eisenhandlung darzustellen. Hier sind Eisenträger und Bleche gelagert, allerdings ist die Firma in der Realität viel größer als im Modell.

Ein kurzes Gleis am Ende gehört zur Rotte, die sich um den Zustand der Gleisanlagen kümmert. Hier stehen meistens mehrere mit Kisten und Werkzeugen beladene Niederbord- und G-Wagen zum Einsatz bereit. Direkt neben dem Gleis lagern Stahlschwellen und Gleisstücke. Der Bahnhof verfügt über eine Köf II als Dienstfahrzeug, die bisweilen bis zum Hauptbahnhof oder sogar bis Neustadt fährt.



Auch die regional bedeutende Firma Carl Mez lagert an Gleis 5 Material.



Der Blick zurück entlang der Urachstraße zeigt einen gerade in Richtung Neustadt ausfahrenden Eilzug. Der eigene Standort ist ungefähr auf Höhe des Güterschuppens.

Mit letzten Eindrücken von den Eisenbahnergärten zwischen der Urachstraße und den Gleisen verlassen wir Freiburg Wiehre.

Der Kreis schließt sich

Kehren wir zurück zum Bahnübergang und queren dort die Gleise. Auf der anderen Seite nimmt uns die Urachstraße wieder auf. Zwischen ihr und den Gleisen lagen gepflegte Gärten von Eisenbahnern, die sich hier ihren Bedarf an Gemüse und Obst erarbeiten konnten. Eine Handpumpe sorgte für ausreichende Bewässerung, eine Hecke umschloss das Gelände, das durch ein Tor am Kiosk betreten wurde. Heute sind hier ein Kindergarten und eine kleine gepflegte Grünanlage zu finden, in der im Sommer der Schatten der großen Bäume für Kühlung sorgt.

Vorbei am Güterschuppen sind wir nach weiteren 60 m wieder am Empfangsgebäude angekommen. Wenig später rollt der Personenzug aus Neustadt auf Gleis 1 ein. Jetzt, am Nachmittag kommen neben Werktätigen auch Ausflügler hier an. Kurze Zeit danach setzt sich der Zug in Bewegung, um nach Durchquerung des Stadtteils Wiehre im Hauptbahnhof einzulaufen. Unsere Fahrt, die vor langer Zeit in Bonndorf begonnen hat, ist damit zu Ende.


Freiburg-Wiehre

Unsere Fachhändler im In- und Ausland, geordnet nach Postleitzahlen

Modellbahn-Center • EUROTRAIN Idee+Spiel-Fachgeschäft • Spielzeugring-Fachgeschäft
FH = Fachhändler • RW = Reparaturdienst und Werkstätten • H = Hersteller • A = Antiquariat • B = Buchhändler • SA = Schauanlagen

01187 Dresden
SCHILDHAUER-MODELLBAHN
Würzburger Str. 81
Tel.: 0351 / 27979215 • Fax: 0351 / 27979213
www.modellbahn-schildhauer.de
modellbahn-schildhauer@online.de
FH

01445 Radebeul
MODELLEISENBAHNEN Grundkötter GmbH
Hauptstr. 22
Tel.: 0351 / 8308180 • Fax: 0351 / 8365950
www.modellbahn-radebeul.de • gruni64@aol.com
FH/RW

04159 Leipzig
bahnundbuch.de Versandhandel für Fachliteratur, Videos, DVDs, CDs
Raustr. 12
Tel.: 0341 / 2682492 • www.bahnundbuch.de
B

04610 Meuselwitz
VOLKER HOFFMANN
www.modellbaufrosch.de
Falkenhainerstr. 6
Tel.: 03448 / 753320
modellbaufrosch@yahoo.de
FH

10318 Berlin
MODELLBAHNBOX KARLSHORST
Treskow-Allee 104
Tel.: 030 / 5083041
www.modellbahnbox.de
FH/RW/A EUROTRAIN

10589 Berlin
MODELLB. am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
Direkt an der U7 / Märklin-Shop-Berlin
Tel.: 030 / 3449367 • Fax: 030 / 3456509
www.Modellbahnen-Berlin.de
FH EUROTRAIN

10789 Berlin
MODELLBAHNEN TURBERG
Lietzenburger Str. 51
Tel.: 030 / 2199900
Fax: 030 / 21999099
www.turberg.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN

12105 Berlin
MODELLBAHN PIETSCH GMBH
Prühßstr. 34
Tel./Fax: 030 / 7067777
www.modellbahn-pietsch.com
EUROTRAIN

14057 Berlin
BREYER MODELLEISENBAHNEN
Kaiserdamm 99
Tel./Fax: 030 / 3016784
www.breyer-modellbahnen.de
FH/RW/A

22083 Hamburg
MEISES ModellbahnCenter MMC GmbH & Co. KG
Beethovenstr. 64
Tel.: 040/60563593 • Fax: 040/18042390
www.meises-mobacenter.de
FH/RW EUROTRAIN

Diese Anzeige kostet nur € 13,– pro Ausgabe
Infos unter Tel.: 08141/53481-153
Fax: 08141/53481-150
e-mail: anzeigen@vgbahn.de

22767 Hamburg
MODELLBAHN ALTONA Dipl. Ing. Uwe Draabe
Ehrenbergstr. 72
Tel.: 040 / 3800819 • Fax: 040 / 3892491
www.1000Loks.de
FH/RW/A EUROTRAIN

25355 Barmstedt
MODELLBAHNEN HARTMANN
Reichenstr. 24
Tel.: 04123 / 6706
Fax: 04123 / 959473
Modellbahnen-Hartmann@t-online.de
FH/RW/B EUROTRAIN

28865 Lilienthal b. Bremen
HAAR MODELLBAHN-SPEZIALIST
Hauptstr. 96
Tel.: 04298 / 916521 • Fax: 04298 / 916527
haar.lilienthal@vedes.de
FH/RW

30159 Hannover
TRAIN & PLAY
Modelleisenbahnen • Modellautos
Breite Str. 7 • Georgswall 12
Tel.: 0511 / 2712701
Fax: 0511 / 9794430
FH/RW/A

33102 Paderborn
EMS EXCLUSIV MODELL-SESTER
Friedrichstr. 7 • Am Westerntor
Tel.: 05251 / 184752 • Fax: 05251 / 184753
www.modellbahn-sester.de
info@modellbau-sester.de
FH/RW/A/B

34379 Calden
RAABE'S SPIELZEUGKISTE Ankauf – Verkauf von Modelleisenbahnen, Autos
Wilhelmsthaler Str. 11
Tel.: 05674/8234317 • wraabe@gmx.net
FH/RW/A/SA

40217 Düsseldorf
MENZELS LOKSCHUPPEN TÖFF-TÖFF GMBH
Friedrichstr. 6 • LVA-Passage
Tel.: 0211 / 373328
www.menzels-lokschuppen.de
FH/RW EUROTRAIN

42289 Wuppertal
MODELLBAHN APITZ GMBH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202 / 626457 • Fax: 0202 / 629263
www.modellbahn-apitz.de
FH

44141 Dortmund
DER LOKSCHUPPEN DORTMUND GMBH
Märkische Str. 227
Tel.: 0231 / 412920 • Fax: 0231 / 421916
www.Lokschuppen.com
FH EUROTRAIN

44339 Dortmund
MODELL TOM
• NEU • GEBRAUCHT • SERVICE •
Evinger Str. 484
Tel.: 0231 / 8820579 • Fax: 0231 / 8822536
www.modelltom.com
FH/RW

45479 Mülheim
MODELLBAHNLÄDCHEN EULER K. EULER
Grabenstr. 2
Tel.: 0208 / 423573 • Fax: 0208 / 30599996
modellbahneuler@aol.com
FH

Erfolgreich werben und trotzdem sparen:


Tel.: 08141/53481-153

49078 Osnabrück
J.B. MODELLBAHN-SERVICE
Lotter Str. 37
Tel.: 0541 / 433135
Fax: 0541 / 47464
www.jbmodellbahnservice.de
FH/RW EUROTRAIN

52062 Aachen
M. HÜNERBEIN OHG
Markt 11–15
Tel.: 0241 / 33921
Fax: 0241 / 28013
EUROTRAIN

53111 Bonn
MODELLBAHNLAND BONN
Kölnstr. 32-34
Tel.: 0228 / 342410
Fax: 0228 / 348918
www.modellbahnland.de
FH/RW/H/A/SA

53111 Bonn
MODELLBAHNSTATION BONN
Römerstr. 23
Tel.: 0228 / 637420
FH EUROTRAIN

58135 Hagen-Haspe
LOKSCHUPPEN HAGEN HASPE
Vogelsanger Str. 36-40
Tel.: 02331 / 404453 Fax: 02331 / 404451
www.lokschuppenhagenhaspe.de
office@lokschuppenhagenhaspe.de
FH/RW 

63110 Rodgau
MODELL + TECHNIK Ute Goetzke
Untere Marktstr. 15
Tel.: 06106 / 74291 • Fax: 06106 / 779137
info@mut-goetzke.de
FH

63654 Büdingen
MODELL & TECHNIK RAINER MÄSER
Berliner Str. 4
Tel.: 06042 / 3930
Fax: 06042 / 1628
FH EUROTRAIN

67071 Ludwigshafen-Oggersh.
SPIELWAREN WERST
Schillerstraße 3
Tel.: 0621 / 682474
Fax: 0621 / 684615
www.werst.de • werst@werst.de
FH/RW

67146 Deidesheim
moba-tech der modelleisenbahnladen
Bahnhofstr. 3
Tel.: 06326 / 7013171 • Fax: 06326 / 7013169
www.moba-tech.de • info@moba-tech.de
FH/RW

67655 Kaiserslautern
DiBa-MODELLBAHNEN
Königstr. 20-22
Tel./Fax: 0631 / 61880
geschaeft@diba-modellbahnen.de
FH/RW EUROTRAIN

69214 Eppelheim/Heidelberg
MODELLBAHN SCHUHMANN
Schützen-/Ecke Richard-Wagner-Str.
Tel.: 06221 / 76 38 86
Fax: 06221 / 768700
www.Modellbahn-Schuhmann.de
FH/RW EUROTRAIN

70180 Stuttgart
SUCH & FIND An- + Verkauf von Modellbahnen
Mozartstr. 38
Tel. + Fax: 0711 / 6071011
www.suchundfind-stuttgart.de
A

71032 Böblingen
EISENBAHN UND MODELLBAU B. Köngeter
Poststr. 44
Tel.: 07031 / 225677
FH/RW/B

71334 Waiblingen
EISENBAHNTREFFPUNKT
Schweickhardt GmbH & Co. KG
Biegelwiesenstr. 31
Tel.: 07151/937931 • Fax: 07151/34076
ets@modelleisenbahn.com
FH/RW/A/B EUROTRAIN

75339 Höfen
DIETZ MODELLBAHNTECHNIK + ELEKTRONIK
Hindenburgstr. 31
Tel.: 07081 / 6757
www.d-i-e-t-z.de • info@d-i-e-t-z.de
FH/RW/H

86199 Augsburg
AUGSBURGER LOKSCHUPPEN GMBH
Gögginger Str. 110
Tel.: 0821 / 571030 • Fax: 0821 / 571045
www.augsburger-lokschuppen.de
FH/RW

95676 Wiesau
MODELLBAHN PÜRNER
Südweg 1
Tel.: 09634 / 3830 • Fax: 09634 / 3988
www.puerner.de
modellbahn@puerner.de
FH

71638 Ludwigsburg
ZINTHÄFNER
Spiel – Freizeit
Solitudestr. 40
Tel.: 07141 / 925611
FH

79098 Freiburg
SPIEL + HOBBY HANK GMBH
Bernhardtstr. 12
Tel.: 0761 / 39194
Fax: 0761 / 286620
www.spiel-hobby-Hank.de
FH/RW EUROTRAIN

90419 Nürnberg
RITZER MODELLBAHN
Inh. Knoch
Kirchenweg 16
Tel.: 0911 / 346507 • Fax: 0911 / 342756
www.modellbahnritzer.de
FH/RW/A/B EUROTRAIN

97070 Würzburg
ZIEGLER MODELLTECHNIK
Textor Str. 9
Tel.: 0931 / 573691
www.modelltechnik-ziegler.de
FH/RW EUROTRAIN

71720 Oberstenfeld
SYSTEM COM 99
Modellbahn-Zentrum-Bottwartal
Schulstr. 46
Tel.: 07062 / 9788811
www.Modellbahn-Zentrum-Bottwartal.de
FH/RW EUROTRAIN

82110 Germering
AUTO-MODELLLBAHN-WELT
Germering Linden GbR
Untere Bahnhofstr. 50
Tel.: 089 / 89410120
Fax: 089 / 89410121
FH/RW/H

90461 Nürnberg
LOKWERKSTATT G. BAUM
Ingolstädter Str. 261
Tel.: 0911 / 453075 • Fax: 0911 / 446211
www.lokwerkstatt-baum.de
info@lokwerkstatt-baum.de
RW

99830 Treffurt
LOK-DOC MICHAEL WEVERING
Friedrich-Ebert-Str. 38
Tel.: 036923 / 50202 • 0173 / 2411646
www.lok-doc-wevering.de
simiwe@t-online.de
RW

Diese Anzeige kostet nur € 13,– pro Ausgabe
Infos unter Tel.: 08141/53481-153
Fax: 08141/53481-150
e-mail: anzeigen@vgbahn.de

83352 Altenmarkt/Alz
MODELL-EISENBAHNEN
B. Maier
Traunsteiner Str. 4
Tel.: 08621 / 2834
Fax: 08621 / 7108
FH/RW EUROTRAIN

90478 Nürnberg
MODELLBAHN
Helmut Sigmund
Schweiggerstr. 5
Tel.: 0911 / 464927
EUROTRAIN

Schweiz

72657 Altenriet bei Stuttgart
MODELLBAHNÖL SR-24
HANS WEISS
Im Breiten Baum 2
Tel.: 07127 / 35020 • Fax: 07127 / 21616
E-Mail: hans.weiss@geromail.de
H

84307 Eggenfelden
MODELLBAHNEN VON A BIS Z
Roland Steckermaier
Landshuter Str. 16 • Tel.: 08721 / 910550
www.steckermaier.de
steckermaier@steckermaier.de
FH/RW EUROTRAIN

94161 Ruderting bei Passau
MODELLBAHNHAUS
Rocktäschel GdbR
Attenberg 1
Tel.: 08509 / 2036 Fax: • 08509 / 3819
www.modellbahn-rocktaeschel.de • rockt@t-online.de
FH/RW/A EUROTRAIN

CH-4051 Basel
BERCHER & STERNLICHT AG
Spalenberg 45
Tel.: 0041 / 61 / 2612550
Fax: 0041 / 61 / 2613083
www.berchersternlicht.ch
FH

72764 Reutlingen
EISENBAHNTREFFPUNKT
Schweickhardt GmbH & Co. KG
Metzgerstr. 13
Tel.: 07121/3474743
ets@modelleisenbahn.com
FH/RW/A/B EUROTRAIN

85567 Grafing
ZÜGE & ZUBEHÖR
Trains & Accessoires
Inh. Steffen Schmidt
Bahnhofstr. 9 • Tel.: 08092 / 85194-25
www.zuz-modellbahn.com
FH/RW/H/A

94474 Vilshofen an der Donau
GIERSTER
Fa. Gierster-Wittmann oHG
Vilsvorstadt 11, 13, 15
Tel.: 08541 / 3979 • Fax: 08541 / 6753
modellbahn@gierster.de
FH/RW EUROTRAIN

CH-8712 Stäfa
OLD PULLMAN AG
P.O.Box 326 / Dorfstr. 2
Tel.: 0041 / 44 / 9261455
Fax: 0041 / 44 / 9264336
www.oldpullman.ch • info@oldpullman.ch
FH/H

MIBA
Horst Meier
52 BASTELTIPPS
die Ihre Modellbahn jede Woche schöner machen
NEU

Wochenend-Basteleien

Manchmal ist am Wochenende nur Zeit für eine kleine Bastelei. Doch welche Verbesserungen an der Anlage sind dann realisierbar? MIBA-Autor Horst Meier hat für genau solche Fälle 52 kleine Basteleien zusammengestellt, die die gesamte Palette der Anlagengestaltung betreffen. Ob im Bahnhof oder in der Stadt, ob im Industriegebiet oder auf dem Land – überall lassen sich mit kleinen Verbesserungen große Wirkungen erzielen. Auch für Fahrzeuge und ihre Schienenwege gibt es jede Menge Optimierungstipps. Und damit die Gummikonkurrenz überzeugend wirkt, sind auch Autos und Straßen berücksichtigt worden. Ein Ratgeber, mit dem Ihnen mindestens ein Jahr lang die Ideen für eine schönere Modellbahn nicht ausgehen!

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 280 Abbildungen
Best.-Nr. 15086001 | € 12,–

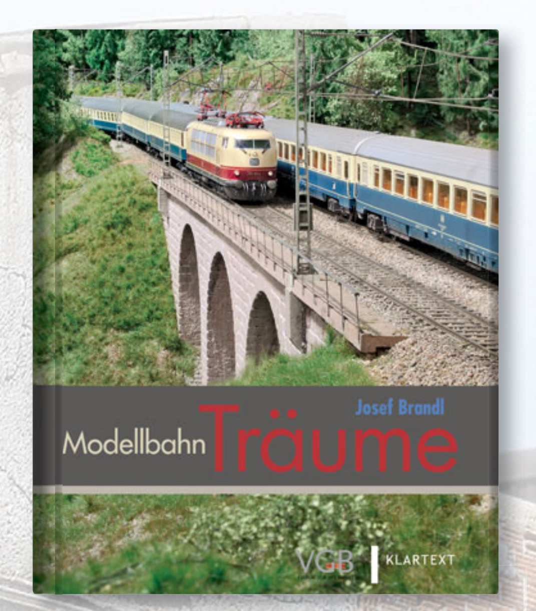
Erhältlich direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, E-Mail bestellung@miba.de



DIE MODELLBAHN IM BUCH

Unsere Topseller

Ihre kompetenten Begleiter durch ein faszinierendes Hobby



Josef Brandls Modellbahn-Träume

18 Anlagenporträts mit Planzeichnungen

Wenn es um den Bau von naturalistischen Modellbahnanlagen geht, gilt Josef Brandl als Meister seiner Zunft. Er erschafft Miniaturwelten, die ihresgleichen suchen. Dieser großformatige Band gibt einen Gesamtüberblick über Josef Brandls Schaffen. Alle 18 Anlagen werden ausführlich in Bild, Wort und Planzeichnung vorgestellt, wobei der Schwerpunkt auf den jüngeren Werken liegt.

192 Seiten, Format 24,0 x 29,0 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, über 250 Abbildungen
Best.-Nr. 581306

je Band
€ 39,95

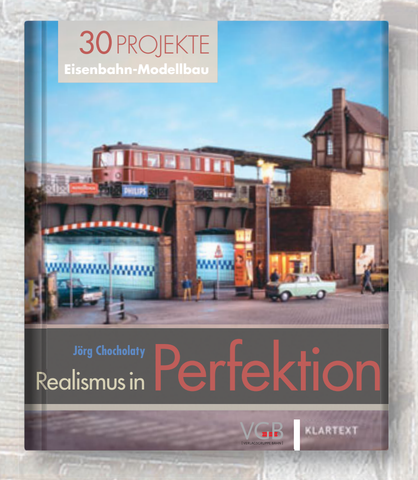
Perfekt bis ins Detail

25 Modellbau-Juwelen von Emmanuel Nouaillier

Der Name Emmanuel Nouaillier steht seit einigen Jahren europaweit für Modellbau höchster Detaillierungsgüte. Der morbide Charme seiner Gebäude, die schon mal bessere Zeiten gesehen haben, ruft immer wieder die Frage „Modell oder Vorbild?" hervor. Dieser großformatige Prachtband bietet eine Retrospektive von Emmanuel Nouailliers Arbeiten und zeigt in beeindruckenden Fotosequenzen, wie diese Modellbau-Meisterwerke entstehen.

160 Seiten, Format 24,0 x 29,0 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, über 250 Abbildungen
Best.-Nr. 581408





Realismus in Perfektion

30 Modellbau-Projekte von Jörg Chocholaty

Ob Modellbahnfahrzeuge oder Gebäudemodelle, ob Landschaftsgestaltung oder filigrane Details links und rechts der Strecke – die hyperrealistische Ausgestaltung der Dioramen und Modellbahnanlagen von Jörg Chocholaty versetzt den Betrachter ins Staunen. Dieser Sammelband zeigt die beeindruckenden Modellbau-Meisterwerke in fantastischen Bildern – und wirft einen Blick in das Atelier dieses Modellbau-Virtuosen.

192 Seiten, Großformat 24,0 x 29,0 cm, Hardcover mit Schutzumschlag, über 250 Abbildungen
Best.-Nr. 581529



Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim:
VGB-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck,
Tel. 08141/534810, Fax 08141/53481-100, bestellung@vgbahn.de, www.vgbahn.de

Besuchen Sie uns www.facebook.de/vgbahn

Spezialisten-Verzeichnis

alphabetisch

Eisenbahn JOURNAL
Vorbild und Modell
2 2015
Behälter Transport
GESCHICHTE | FAHRZEUGE | MODELLBAU

Im Wechselbehälter von Haus zu Haus

In dieser Ausgabe der neuen Reihe „Vorbild und Modell" stellt die Eisenbahn-Journal-Redaktion das Von-Haus-zu-Haus-System der DB detailliert in Wort und Bild vor. Welche Behältertypen gab es? Wie verlief die Entwicklung der Tragwagen? Welche Vorrichtungen wurden zum Umschlag auf den Lkw benötigt und wie wurden die Behälter am Bestimmungsort entladen? Neben einer erschöpfenden Darstellung der Entwicklung beim Vorbild kommen aber auch die Modellbahner nicht zu kurz. Wagen- und Behältermodelle werden vorgestellt, verfeinert und patiniert, Lkw-Gespanne gebaut und Ladeszenen im Modell gestaltet.

92 Seiten im DIN-A4-Format, Klammerbindung, über 180 Abbildungen
Best.-Nr. 641502 | € 13,70



Erhältlich im Fach- und Zeitschriftenhandel oder direkt beim EJ-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 08141 / 534810, Fax 08141 / 53481-100, bestellung@vgbahn.de



VORSCHAU

Die nächste Super-Anlage:

Wenn jemand eine Modellbahnanlage bauen will und wirklich Großes vorhat, sucht er sich am besten Mitstreiter, die den dann gemeinsamen Traum verwirklichen. So ist es vor Jahren im Bremer Umland geschehen, wo sich sieben Modellbahnfreunde zusammentaten, um eine Anlage nach norddeutschen Motiven zu bauen.
Der Bahnhof Bassum entstand, ein dem Allertal nachempfundener Abschnitt, eine typische Rollbahnparadestrecke und ein Hauptbahnhof, der vom Lüneburger Bahnhof inspiriert wurde. Natürlich wurden ein großes Bw sowie ein Rangierbahnhof angelegt. Zusätzlich entstanden Industrieansiedlungen in der Stadtregion und ein Überseehafengebiet, hier in Anlehnung an Bremerhaven.
Die Darstellung wurde auf den Zeitraum um 1970 festgelegt. Von Beginn an war allen Mitstreitern bewusst, dass die Anlage so realitätsnah wie irgend möglich gebaut werden sollte. Nicht nur die Wiedergabe der Zeit um 1970 musste getroffen werden, auch die Gestaltung der Kulturlandschaft sollte nach Fertigstellung eindeutig dieser Periode zuzuordnen sein. Das Ziel war, möglichst an das Niveau einer Dioramendarstellung heranzukommen.
Dieses Meisterwerk der Modellbaukunst, die Anlage der IBM (Interessengemeinschaft Bassumer Modellbahn), ist Thema des nächsten EJ-Super-Anlagen-Hefts.

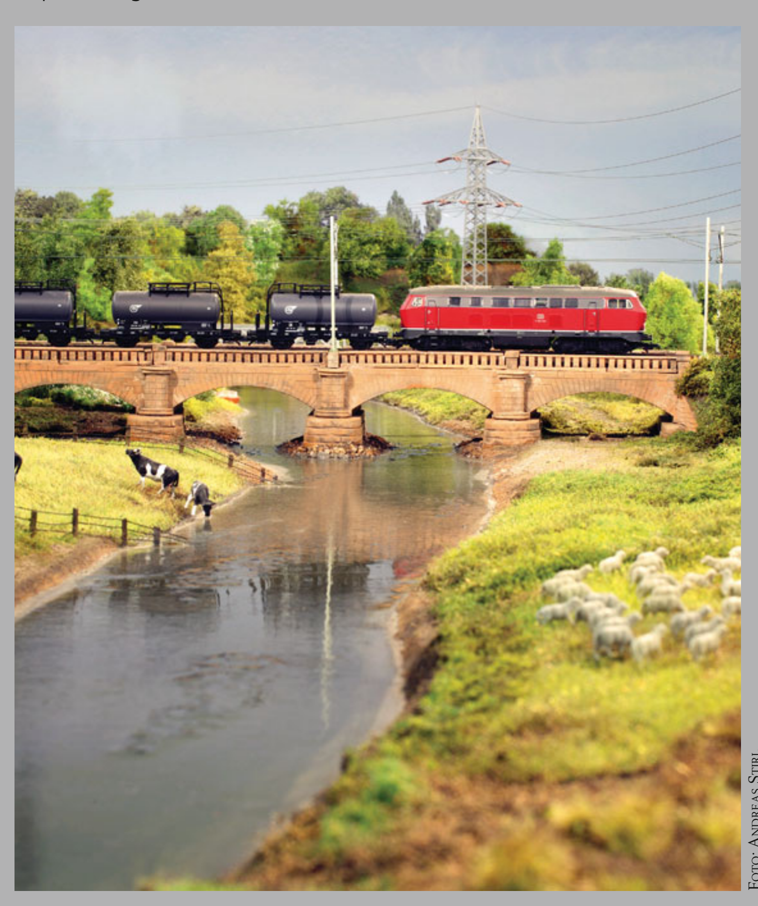
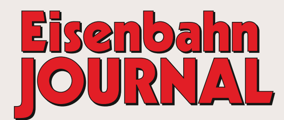


Foto: Andreas Stirl

Weites Land

Super-Anlagen 2/2016 erscheint im August 2016



Gegründet von H. Merker
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH,
Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 · Fax 0 81 41/5 34 81-200
E-Mail: redaktion@eisenbahn-journal.de
Internet: www.eisenbahn-journal.de

CHEFREDAKTEUR:
Gerhard Zimmermann (Durchwahl -217)

REDAKTION:
Dr. Christoph Kutter (Durchwahl -210)
Tobias Pütz (Durchwahl -212)
Andreas Ritz (Durchwahl -219)

MODELLBAU:
Josef Brandl

TEXT:
Dieter Bertelsmann

LEKTORAT:
Eva Littek

FOTOGRAFIE:
Gabriele Brandl

LITHOGRAFIE:
Fabian Ziegler

REDAKTIONELLE BETREUUNG:
Tobias Pütz

LAYOUT:
Tobias Pütz

Verlagsgruppe Bahn GmbH


Am Fohlenhof 9a, D-82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 0 81 41/5 34 81-0 · Fax 0 81 41/5 34 81-100

GESCHÄFTSFÜHRUNG:
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG:
Thomas Hilge

ANZEIGENLEITUNG:
Bettina Wilgermein (Durchwahl -153)

ANZEIGENSATZ UND -LAYOUT:
Evelyn Freimann (Durchwahl -152)

VERTRIEBSLEITUNG:
Elisabeth Menhofer

VERTRIEB & AUFTRAGSANNAHME:
Ingrid Haider (Durchwahl -108), Angelika Höfer (Durchwahl -104), Birgit Pill (Durchwahl -107)
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

SEKRETARIAT:
Melanie Hilpert (Durchwahl -202),
Petra Schwarzendorfer (Durchwahl -227)

AUSSENDIENST & MESSEN:
Christoph Kirchner (Durchwahl -103), Ulrich Paul

VERTRIEB EINZELVERKAUF:
MZV GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim, Tel. 089/3 19 06-0, Fax 089/3 19 06-113

ABO-SERVICE:
MZV direkt GmbH & Co. KG, Postf. 104 139, 40032 Düsseldorf,
Tel. 0211/690789-985, Fax 0211/690789-70

ERSCHEINUNGSWEISE UND BEZUG:
Die Modellbahn-Sonderausgaben erscheinen 6-mal jährlich mit je zwei Ausgaben „Super-Anlagen", „1x1 des Anlagenbaus" und „Josef Brandls Traumanlagen".
Einzelpreis € 13,70 (D), € 15,00 (A), sFr 27,40.
Jahresabonnement € 75,00 (Inland), € 85,80 (Ausland)
Das Abonnement ist gültig bis auf Widerruf,
es kann jederzeit gekündigt werden.

BANKVERBINDUNG:
Deutsche Bank AG Essen, BIC DEUTDEDEXXX,
IBAN DE89360700500286011200

DRUCK:
Griebsch & Rochol Druck GmbH,
Gabelsbergerstraße 1, 59069 Hamm

Josef Brandls Traumanlagen 1/2016
ISBN 978-3-89610-676-6